

парохода «Симферополь» агентство Совторгфлота, наверное, было удивлено, что ему потребуется вода для того, чтобы пройти до Владивостока. А воду можно получить через пристань, а в Ковше лед. Как же достать воду? Если взять рабочих — то это удовольствие рублей полтора ста станет. Думали-гадали, и, наконец, додумались: пароход ведь железный, а лед весенний, слабый: раз-два носом толкнет и к пристани подойдет, воды наберет и во Владивосток уйдет, а главное — расходов никаких не надо — полнейший режим экономии. Начали ломать. Пароход хотя и шел, но лед туго поддается. И знаете, во что вылился этот режим экономии? Вылился он в то, что пароход задержался на сутки, а сутки его содержания не менее 500 руб. стоят» [97, № 28].

Всего на 1926 г. устанавливалось одиннадцать срочных рейсов, выполнение которых поручалось пяти судам, приложение 1.8. Утвержденное расписание, опубликованное с большим опозданием, не выдерживалось и постоянно изменялось. Так в условиях ограниченной численности судов пытались совместить порой противоположные интересы различных ведомств. Вот лишь несколько эпизодов, характеризующих условия, в которых происходило формирование расписания.

18 мая заместитель председателя окрревкома И. Е. Ларин (в начале 1926 г. Камчатская губерния была преобразована в округ в составе Дальневосточного края, а губревком стал именоваться окрревкомом) докладывал в Хабаровск Далькрайисполкому: «Маршруты рейсов частью находятся в резком противоречии с местными нуждами. Непосредственными сношениями с СТФ удалось достигнуть лишь частичного исправления расписания. Остается нерешенным дополнительный заход парохода второго рейса на переднем пути в Усть-Камчатск, сохранив предусмотренный расписанием заход на обратном следовании; отсутствие в расписании осеннего рейса с западного побережья округа в Петропавловск вызывает необходимость коренного изменения маршрута, удлинения рейса № 10. Десятый маршрут необходим [по направлению] Наяхан — Гижига — Каменское — Лесное — Палана — Тигиль — Хайрюзово, потом все остальные пункты расписания, но в порядке на юг до Озерной, затем включить Петропавловск» [92, л. 6].

Назначенные по ходатайству окрревкома заходы пароходов восточнокамчатских рейсов в Налычево, Островное, Жупаново и Кальгирь СТФ неожиданно отменил, поставив рыболовецкое население в сложное положение. Это побудило камчатские власти заявить Далькрайисполкому «категорический протест по поводу таких действий СТФ, совсем игнорирующего интересы Камчатки» [93, л. 155].

7 мая 1926 г. агент СТФ Андржеевский сообщил о принимаемых мерах по выправлению сложившейся ситуации. «На сделанное мною телеграфное сношение с Главной дальневосточной конторой СТФ об изменении маршрута второго срочного рейса... получен ответ отрицательный с мотивировкой, что “изменение намеченного маршрута ставит невозможным обслуживание рыбопромышленности”. Ввиду этого мною послана вторичная телеграмма о наличии местной рыбо-ловецкой кооперации, для которой заход в ближайшие пункты необходим на переднем пути. В случае же невозможности для СТФ изменения маршрута второго срочного рейса, испрашено разрешение сделать обязательный заход парохода “Симферополь”, совершающего несрочный рейс, вышедшего из Владивостока 5 мая и имеющего пока маршрут Хакодате — Петропавловск — Усть-Камчатск» [92, л. 5].

В итоге СТФ отменил свое решение об изменении маршрута рейса № 2. Это в свою очередь вызвало недовольство Дальгосторга. Заведующий его командорским островным хозяйством Колтановский обратился в окрисполком с протестом. По расписанию пароход «Эривань» после захода в Петропавловск должен был следовать прямо на Командоры. 29 мая, по прибытии судна в Петропавловск, выяснилось, что расписание изменено, а «Эривань» перед заходом на Командоры пойдет прежним маршрутом в Калыгирь, Жупаново и другие пункты до Усть-Камчатска.

«Измененное расписание в корне дезорганизует предпринимаемую в этом году работу Дальгосторга по ведению на островах рационального пушного хозяйства... При разработке рейса парохода “Эривань” именно интересы островного хозяйства ставились в вершину угла, и изменение рейса и последующее затем промедление времени сорвет план и принесет громадные убытки...» Тем самым Колтановский просил вернуться к первоначальному расписанию [92, л. 7].

Изменения в расписании возникли и по «забывчивости» отдельных чиновников. Одна из сохранившихся записок, родившаяся в недрах аппарата окрревкома, содержит вот такое откровение: «Только что обнаружил, что заходы чукотского парохода в Уньин и Наукан отсутствуют. Между тем, в Уньине есть учреждения, нуждающиеся в снабжении из Петропавловска. То же относится и к Наукану. Можно ли срочно рассмотреть этот вопрос, дополнительно к рассмотренному и прошедшему в окрплане?» [92, л. 9].

В результате всю весну и почти все лето 1926 г. между Петропавловском и Владивостоком шел оживленный обмен телеграммами по

поводу изменения направлений уже утвержденных срочных рейсов. Запрос от 8 июня 1926 г.: «Владивосток, СТФ. Включите в расписание чукотско-анадырского [рейса] Уныин и Наукан. Телеграфьте. Ларин». Ответ от 12 июня 1926 г.: «Заход в Уныин, также в Наукан “Астрахани” разрешаем. Заход в Ичу “Индибирки” согласны...» Еще одна депеша Ларина, датированная 28 июня 1926 г.: «Главная контора СТФ. Окрревком поддерживает ходатайство жителей с. Островной о включении в расписание третьего восточно-камчатского рейса захода на обратном пути в Островную. О нижеследующем решении по этому вопросу просьба не отказать уведомить» [92, л. 8—12, 18].

Многочисленные обращения окрревкома в вышестоящие инстанции вызвали реакцию хабаровского Далькрайплана, запросившего Главную контору СТФ о складывающейся ситуации с камчатским завозом. 6 июля 1926 г. СТФ извещал его о своих противоречиях с окрревкомом, заключавшихся в том, что он не мог выполнить дополнительный заход в Усть-Камчатск рейса № 2 из-за протестов частных рыбопромышленников, следовавших на этом судне и боявшихся опоздать в Олюторку. Вместо этого в Усть-Камчатск в конце мая заходил пароход несрочного рейса «Симферополь». Включение в рейс № 10, маршрут которого также составлялся по заявкам рыбопромышленников, захода в район Гижиги, ввиду мелководности залива считалось «исключительно условным».

Селения Жупаново, Калыгирь, Налычево и Островная, также ставшие причиной конфликта, СТФ обслужил из Петропавловска силами местного агентства. Оно выделило катер, отбуксировавший груженные кунгасы, причем «перевозка выполнена вполне благополучно... о чем мы имеем телеграмму нашего агента от 30 июня с. г.» [92, л. 33].

13 июля 1926 г. заместитель председателя Далькрайисполкома М. И. Целищев информировал камчатские власти о том, что он ознакомился с объяснениями СТФ. Одновременно крайисполком, «озабочиваясь более правильной организацией в будущем порядка обслуживания Камчатки СТФ», предлагал окрревкому начать разработку расписания на 1927 г., «увязав нужды административного порядка с нуждами рыбной промышленности и торговли».

Сообщая, что по заданию крайплана СТФ вновь рассматривает возможность работы своих судов на Камчатке зимой, Целищев предлагал окрревкому составить два проекта: первый — из расчета проведения круглогодичной навигации, второй традиционный — исходя только из плавания весной, летом и осенью. Оба проекта рекомендовалось закончить к 1 ноября 1926 г. [92, л. 30].

9 августа 1926 г. новый агент СТФ в Петропавловске Шаманаев объявил об очередном изменении расписания. Ему подверглись осенние рейсы № 7, 8 и 10 (приложение 1.8).

В целом разработанное на 1926 г. расписание срочного пароходного сообщения с Камчаткой незначительно отличалось от прошлогоднего. Изменения сводились к введению дополнительных пунктов захода. Всего в 1926 г. было выполнено по четыре рейса по восточному и западному побережьям, один чукотско-анадырский с заходами в Петропавловск и Усть-Камчатск, а также два по западному и охотскому побережьям с посещением Петропавловска.

Кроме этого, в Петропавловск заходили «Колыма» и «Ставрополь», следовавшие к устью р. Колымы и на о. Врангеля, а также «Память Ленина», совершавший несрочный рейс в Усть-Камчатск. На Чукотке работала «Астрахань», круговой охотский рейс выполнял «Томск», а по западной Камчатке ходила «Индибирка». Всего за 1926 г. на Камчатку был сделан 21 рейс. Число несрочных рейсов составило восемь против семи в 1925 г. [84, л. 39].

В 1926 г. СТФ располагал судами с общей грузоподъемностью около 25 000 т. За навигацию они перевезли на Камчатку и обратно 32 159 т груза и 8 691 пассажиров, пройдя в целом 71 058 миль. Камчатский каботаж составлял около четверти общего объема перевозок дальневосточной конторы СТФ. Хорошая путина позволила увеличить грузооборот по сравнению с 1925 г. на 34,6 % [44, с. 18; 81, с. 178]. Потребности полуострова были, в основном, обеспечены.

Помимо решения текущих проблем охотско-камчатского судостроения, окрпплан рассматривал перспективы экономического развития региона, увязывая их с транспортными возможностями СТФ. Весной и летом 1926 г. (13 апреля и 15 июля) он дважды заслушал агента СТФ В. М. Андриеевского, обращавшего внимание на то, что правильный выбор грузоподъемности судов, отправляемых сюда, играет главную роль в обеспечении рентабельной работы флота.

Маломощность рыбных промыслов и незначительное местное население предопределяли относительно небольшие партии перевозимых грузов. В этих условиях для более полного использования тоннажа следовало применять пароходы с небольшой грузоподъемностью. Рыбпромышленники, арендовавшие 2 400-тонные пароходы срочных рейсов, до 60—70 % времени затрачивали на проезд к промыслу и обратно, и только 30—40 % на полезную работу «при отсутствии уверенности в том, поспеют ли они к сроку хода рыбы».

В середине 1920-х гг. обслуживать Камчатку крупными судами, работавшими в Японии или Китае, для СТФ было невыгодно ввиду того, «что операции в странах Японии или Китая резко отличны от операций камчатских, и что увязывать эти операции на Камчатке на судах размером 3 500 т невозможно ни под каким видом, а если и будет допущено такое несоответствие, то государство понесет еще больший урон, чем тот, который оно несет сейчас при осуществлении связи на 2 400-тонных пароходах...».

Использование больших (3 500-тонных) судов, доставлявших временно с рыбопромысловыми административные и торговые грузы, а также почту, имевших большую длительность рейсов, могло еще больше изменить соотношение времени проезда и промысловой работы. «Повседневная действительность убеждает нас в том, что одни интересы рыбопромышленности не увязываются полностью на 2 400-тонных пароходах и что если эта увязка происходит, то только ценой величайших жертв со стороны самой рыбопромышленности... Мы определенно утверждаем, что почти половина рыбопромышленников не смогут пользоваться этими судами даже в том случае, если им будет предложен бесплатный проезд с их грузами и рабочими» [85, л. 2—3].

Сторонник установления круглогодичной морской связи Камчатки с материком, Андреевский видел в ее организации следующие положительные факторы:

— возможность продления работы рыбных промыслов до восьми месяцев в году (помимо летнего лососевого лова — тресковый с марта и сельдевой в октябре — ноябре). Это в свою очередь могло сделать ненужной переброску рабочей силы на полуостров и обратно;

— возможность устройства постоянно действующей промышленности, ускорение оборота капиталов: «Мы не знаем точно выбрасываемого на Камчатку капитала, но знаем, что у нас [он] обращается раз в 12 месяцев, а иногда и в 18 месяцев...»;

— снижение прожиточного минимума для населения и приближение его к материковскому;

— действительное осуществление монополии внешней торговли;

— культурное развитие области и ее заселение;

— появление возможности обработки местных ресурсов, в первую очередь, леса и угля;

— возможность организации спасательной службы на побережье;

— освобождение от иностранного влияния, развитие самостоятельности, как экономической, так и политической.

Размещение в Петропавловске складов Солесиндиката, порта и базы рыбной промышленности могло бы облегчить выход отечественной продукции на иностранные рынки. В этом случае японские промыслы смогли бы получать отсюда соль, а порт стал бы полноценным распределителем камчатской рыбопродукции, лишив этих функций Хакода-те. Тем самым «чудовищная картина вынужденного для нас обогащения чуждого нам города и порта с помощью его обращения в наш вывозной распределительный порт, прекращается навсегда...» [85, л. 4].

Значительная часть предложений, высказанных Андржеевским, была в различной форме реализована через несколько лет, после начала работы Акционерного Камчатского общества (АКО).

24 февраля 1927 г. окрревком принял постановление по докладу агентства СТФ о работе в истекшем 1926 г. В нем отмечалось крайне плохое состояние пристани в Петропавловске, угрожавшее безопасности пассажиров и сохранности грузов, удорожавшее обработку судов и вызывавшее их простои. Главной конторе СТФ настоятельно рекомендовалось произвести ремонт пристани, «расширив ее до возможности производить работу на два трюма» (Последнее удалось выполнить только в конце 1930-х гг., когда порт состоял в ведении АКО).

Во избежание возникновения противоречий между окрревкомом и СТФ, последнему предлагалось обязательно заблаговременно сообщать в Петропавловск о назначении дополнительных рейсов и их маршрутах, а также о их возможных изменениях. Местному агентству СТФ также предлагалось согласовывать мероприятия, затрагивающие интересы Камчатки, проводимые им как самостоятельно, так и предлагаемые главной конторе.

СТФ, по мнению окрревкома, должен был предотвратить ежегодный наплыв в округ безбилетных пассажиров, как правило, безработных, приехавших «без определенной цели... создающих для органов власти значительные затруднения и недоразумения». Для этого ему следовало «принять меры к более тщательной проверке в этом отношении отходящих на Камчатку пароходов» [94, л. 24—25].

Несмотря на постепенный рост количества судов СТФ и числа их рейсов, для полного удовлетворения клиентуры тоннажа по-прежнему не хватало. Длительные плавания требовали, при отсутствии угольных складов на побережье, приема значительного запаса угля в трюмы. Это сокращало количество перевозимого груза и часто не позволяло полностью вывезти с рыбалок заготовленную продукцию. Не редкостью были и опоздания пароходов к началу путины.

Оживление экономической жизни на Камчатке, вызванное деятельностью ОКАРО и Дальгосторга, потребовало дальнейшего совершенствования порядка обслуживания северных линий. Поэтому число рейсов 1926 г. на будущий год признавалось недостаточным. Комиссию по разработке расписания на навигацию 1927 г. за выбытием И. Я. Ломбака возглавил заведующий местхозом П. И. Дудко. 31 августа 1926 г. Ларин передал ей пожелание ряда райревкомов и различных учреждений по формированию маршрутов и числа рейсов.

За основу принималось расписание 1926 г., изменения вносились в рейсы № 2, 5, и 7, добавлялось еще несколько линий. Так, дополнительный рейс № 3 считался крайне необходимым «для доснабжения товаропродуктами населения западного побережья, так как опыт двух лет показал, что с апреля месяца каждого года ощущается острый недостаток в пунктах западного побережья в продуктах...». С этой же целью вводился второй чукотско-анадырский рейс. Проект содержал и зимнее (январское) плавание, о необходимости которого говорилось и писалось уже неоднократно [92, л. 26, 35].

23 сентября 1926 г. окрревком одобрил составленное расписание (приложение 1.9). В соответствии с ним, все охотско-камчатское побережье делилось на четыре района: западный и восточный берега Камчатки, охотское побережье и Чукотско-Анадырский край. На 1927 г. устанавливались уже 15 срочных рейсов вместо 11 прошлогодних. Заходы в Петропавловск имели только пароходы, идущие по восточной Камчатке и на Чукотку. 24 сентября 1926 г. документ отправился на утверждение Далькрайплана в Хабаровск и в главную контору СТФ.

Дополнительно к запланированным срочным, 2 декабря 1926 г. было принято расписание «административно-торгового» (кругового) рейса парохода, специально выделенного Далькрайисполкомом для обслуживания нужд полуострова. Это плавание предназначалось для разгрузки остальных, обслуживавших преимущественно рыбные промыслы, и позволяло сократить расходы на срочные рейсы.

Ему устанавливался следующий маршрут: из Владивостока в Петропавловск, затем в Налычево, Островную, Кальгирь, Жупаново, Шемлячик, Кроноки, Усть-Камчатск и обратно в Петропавловск. Затем пароход следовал по пунктам западного побережья Камчатки в Тигиль, Палану, Пенжинский залив, после чего шел по охотскому побережью в Ямск, Олу, Охотск, и Николаевск. Далее он возвращался в Петропавловск с заходом в Большерецк и шел обратно во Владивосток. Протяженность линии достигала 8 026 миль [44, с. 18].

Первоначально продолжительность этого плавания определялась в 80 суток. Окреевком просил увеличить ее до 101 суток, причем простои, вызванные неблагоприятной погодой, в их число не включать. Это позволило бы гарантированно обслужить все многочисленные пункты побережья. Право оперативного управления движением судна (то есть изменения рейса и времени стоянок в пределах планового срока) окреевком просил передать ему, оставив за СТФ административно-хозяйственные функции. Время выхода из Петропавловска следовало назначить в зависимости от окончательно установленного срока выхода пароходов основного расписания [94, л. 107, 148].

В «Протоколе совещания при Камчатском окружном революционном комитете по вопросам советского и хозяйственного устройства Камчатского округа», состоявшемся 25—31 января 1927 г., говорилось о том, «что для усиления связи с материком в навигационный период 1927 г. будет два административных пароходных рейса» [95, л. 2]. Утвержденное же расписание, опубликованное 22 мая 1927 г., предусматривало целых четыре круговых административно-торговых плавания (№ 3А, 3Б, 3В и 3Г), приложение 1.10.

В 1927 г. СТФ располагал тринадцатью пароходами, пригодными для дальнего каботаж. Их полная грузоподъемность составляла 26 075 рег. т, табл. 1.20 [96, с. 74].

Таблица 1.20

<b>Название судна</b>	<b>Вместимость, рег. т</b>
1. «Память Ленина» («Кишинев»)	3 120
2. «Индибирка»	2 800
3. «Эривань»	2 470
4. «Астрахань»	2 470
5. «Томск»	2 470
6. «Симферополь»	2 470
7. «Колыма»	2 065
8. «Олег»	2 000
9. «Сишан»	1 700
10. «Ставрополь»	1 400
11. «Георгий»	1 200
12. «Монгугай»	1 350
13. «Алеут»	560

В этом году северные линии обслуживали пароходы «Астрахань», «Симферополь», «Томск», «Эривань», перевезшие 31 000 т грузов и около 6 000 пассажиров. Кроме этого, еще 6 000 т доставили суда других владельцев [83, с. 101]. Всего в течение 1927 г. было совершено

40 рейсов: 15 срочных и 25 несрочных, в том числе один полярный к устью р. Лены [84, л. 39]. Всего за 1927 г. СТФ перевез 68 000 т грузов и 8 000 пассажиров. К концу года он увеличил свой суммарный тоннаж до 32 590 т.

Итоги прошедшей навигации окрревком подводил 15 декабря 1927 г. В целом, по его оценке, расписание рейсов, за исключением последнего восточно-камчатского, СТФ выдержал, а его работа «прошла более или менее удовлетворительно». Отмечалось, что количество посещений Камчатки отечественными судами постепенно растет, увеличивается грузооборот, но «все же присылаемыми судами полностью нужды Камчатки не охватываются». Повышение фрахтовых ставок, проведенное СТФ в 1927 г., оценивалось отрицательно.

Помимо СТФ, в 1927 г. регулярные рейсы между Петропавловском и японскими портами Хакодате и Отару выполнял экспрессный пароход «Муроран-Мару», принадлежавший судоходной компании «Курибаяси Сиосен Кабусики Кайша». Главная контора Курибаяси размещалась в Муроране, в Петропавловске ее интересы представляло местное агентство СТФ.

Расписание срочных рейсов «Муроран-Мару» было опубликовано в мае. Оно предусматривало семь заходов в Петропавловск. Средний интервал между ними составлял три недели. Первый заход назначался на 21 мая, последний — на 1 октября (приложение 1.11). Завершал навигацию «Муроран-Мару» 9 октября в Хакодате [97, № 40].

С учетом начала работы на полуострове АКО, означавшего то, что экономическая значимость Камчатки на Дальнем Востоке постепенно начинала занимать все более весомое место, местные власти признавали «безусловно необходимым усиление обслуживания Камчатки судами; запроектированное с этой целью расписание действий судов СТФ у берегов Камчатки (29 срочных рейсов) в предстоящую навигацию, признать правильным и поддержать как минимальное». Одобрив разработанную АКО стратегию снабжения побережья полуострова из «базисных» пунктов, окрревком рекомендовал СТФ:

— постепенно перейти к обслуживанию судами крупного тоннажа преимущественно базисных пунктов. Во все остальные следовало отправлять небольшие пароходы, фрахт которых обходился дешевле. Это должно было благоприятно сказаться на экономическом положении Камчатского округа;

— снизить фрахтовые ставки на 1928 г., особенно на доставку леса для разворачивающегося ранее небывалого строительства;

— согласовывать обратные рейсы с планами АКО для предотвращения порожних пробегов;

— принять меры к расширению своего хозяйства в Петропавловске с учетом того, что здешняя пристань пришла в ветхость, а территория порта мала для растущего грузооборота и имеет недостаточно складов;

— установить на петропавловской радиостанции отдельный аппарат для оперативной связи с судами.

Целесообразность возрожденного в 1927 г. административного рейса признавалась доказанной, хотя нужды округа он полностью не удовлетворил. Для СТФ же этот опыт закончился убытками. С учетом того что запланированные на 1928 г. срочные рейсы должны были обслуживать, в основном, потребности рыбной промышленности, практику проведения административных рейсов было решено сохранить. При этом окрревком обращался в Хабаровск в краевые инстанции для оказания воздействия на СТФ, намеревавшийся «по мотивам коммерческой невыгодности от этих рейсов отказаться». Разрабатывать расписание этого плавания вновь должен был окрревком, особенно с учетом того, что на намеченный в 1928 г. окружной съезд Советов должны были собраться представители самых отдаленных селений [98, л. 6—8].

В 1928 г. экономическая жизнь Камчатки стала развиваться небывалыми темпами: только в рыбной промышленности дополнительно к существующему рыбоконсервному заводу в Усть-Камчатске началось возведение еще двух (консервного и жиротукового), а также постройка аналогичных предприятий в составе Озерновского, Микояновского и Олюторского рыбокомбинатов. Росло и число рыболовных участков. В связи с этим СТФ установил вместо прошлогодних 15 срочных рейсов 29, которых также оказалось недостаточно. Всего до закрытия навигации 1928 г. он выполнил не менее 60 плаваний.

В 1928 г. численность дальневосточного СТФ выросла на четыре парохода общей грузоподъемностью около 15 000 т, из которых два судна по 3 600 т были вновь построенными отечественными. С учетом новых поступлений, грузоподъемность судов СТФ увеличилась до 48 000 т, превысив дореволюционную (в 1913 г. — 47 172 т) [84, л. 40].

Проект расписания на навигацию 1928 г., разработанный главной конторой СТФ, обсуждался в окрревкоме 5 января 1928 г. Ревком предложил уточнить даты выхода из Владивостока пароходов четвертого и пятого западно-камчатских рейсов, установить дополнительный заход в Корф судна второго чукотско-анадырского рейса. Кроме этого,

следовало внести другие изменения, связанные, в основном, со своевременной доставкой в Петропавловск из районов округа и отправкой обратно делегатов съезда. В остальном предложенный проект расписания считался приемлемым [98, л. 14].

Высший орган АКО — Совет, председательствовал в котором А. И. Микоян, — 26 марта 1928 г., констатировал, что стоимость фрахта судов СТФ почти на треть превышала стоимость перевозок на иностранных пароходах. Он считал необходимым провести «совместные мероприятия Наркомторга и ВСНХ по снижению этих расходов в целях укрепления положения государственной рыбной промышленности на Дальнем Востоке» [10, л. 23 об.].

Рост государственной рыбной промышленности на Камчатке характеризуется следующими цифрами: если в 1927 г. работал единственный рыбоконсервный завод в Усть-Камчатске, то в 1935 г. в составе 18 комбинатов действовали уже 15 заводов, располагавшие 43 консервными линиями. Вылов рыбы и морепродуктов в 1928 г. составил 229,7, а в 1936 г. он возрос вчетверо, достигнув 880,1 тыс. ц.

Собственный морской транспортный флот, которым АКО обзавелось в 1928—1929 гг., не мог покрыть его быстро растущих потребностей: основная масса перевозимых грузов и людей по-прежнему доставлялась на судах СТФ и иностранных пароходах. Зачастую их движение было организовано крайне нерационально.

Так, по сведениям управляющего охотскими промыслами АКО Черникова, сообщенным на межведомственном совещании «по вопросу разгрузки пароходов», в начале осени 1929 г. в небольшой порт Охотск почти одновременно пришли пять пароходов, привезшие 1 670 т. Первым 28 августа сюда прибыл «Мини Моллер», затем 29 августа — «Хуапенг», 6 сентября — «Нэнси Моллер», 10 сентября — «Кванг Фо» и «Фей-Ху». Обилие груза, по словам управляющего, «вызвало полную дезорганизацию погрузо-разгрузочных работ и ставит под удар рыбные промыслы АКО». К тому же часть судов СТФ отправил без плавсредств и трюмных рабочих, что еще больше затруднило их обработку. Совещание полагало «целесообразным открытие в Охотске агентства СТФ хотя бы на летний период» [99, л. 36].

11 августа 1930 г. бюро Петропавловского окружного комитета ВКП(б) приняло резолюцию по докладу управляющего СТФ Тихоокеанского бассейна А. А. Гончарова. Положительно оценив его заявление о том, что в Ленинграде заканчивается строительство четырех грузопассажирских пароходов, которые СТФ намеревался выставить

на регулярную линию Владивосток — Камчатка, бюро признало, что это хотя и «даст некоторое улучшение живой связи Камчатки с материком», но полностью транспортной проблемы не решит. Поэтому бюро просило «крайком настаивать перед высшими партийными и правительственными органами: уже весной 1931 г. установить СТФ экспрессную линию Владивосток — Петропавловск с расчетом оборота не менее четырех рейсов в месяц». При этом во внимание принимался опыт японских соседей, у которых подобная линия (Хакодате — Камчатка) продолжала успешно действовать [100, л. 26 об.]. Однако выполнить намеченное в полном объеме не удалось.

В соответствии с «Контрольными цифрами грузооборота Камчатки в 1931 г.» потребности в грузоперевозках на эту навигацию исчислялись в 889 588 т (один пассажир считался за тонну груза, плавсредство — за три). С учетом того, что грузооборот 1930 г. составил 545 000 т, объем предполагаемой работы должен был вырасти на 61 %. Естественно, что это сказалось на проекте расписания срочных рейсов. Если прошлогоднее предусматривало 37 плаваний, то на 1931 г. их планировалось уже 45 (увеличение более чем на четверть). Общая протяженность маршрутов достигала 43 490 миль (приложение 1.12).

Составленный проект расписания отличался от предыдущего следующими улучшениями:

— устанавливались 19 плаваний по маршруту Владивосток — Петропавловск — Усть-Камчатск, выполнявшихся раз в две недели;

— вновь вводились четыре новых административных рейса по восточному побережью Камчатки из Петропавловска до Корфа;

— организовывались пять административных линий по западному побережью из Петропавловска до Паланы;

— вводились девять маршрутов по побережью Пенжинского залива из Нагаево до Паланы;

— назначались шесть рейсов по маршруту западная Камчатка — Владивосток, охватывавшие берег от Озерной до Хайрюзово. Они с пересадками пассажиров и перевалкой груза позволяли остальному району от Паланы до б. Нагаева связаться с Владивостоком.

Юг охотского побережья от б. Нагаева до Николаевска-на-Амуре сообщался с Владивостоком административными рейсами с пересадкой в Николаевске.

Выдержать этот плотный график можно было только при условии своевременного снабжения петропавловского порта, находившегося в тот период в ведении СТФ, углем для пароходов [100, л. 58].

В действительности утвержденное расписание включало не 45, а всего 37 срочных рейсов. Источник [101, с. 770] указывает, что в 1931 г. на камчатском побережье работали 66 пароходов, выполнивших 38 срочных рейсов и несколько десятков несрочных. Эти сведения неточны. Архивные данные свидетельствуют о том, что из запроектированных на 1931 г. 37 срочных рейсов было сделано лишь 20, то есть всего 54 % их планового количества.

В 1931 г. суммарная грузоподъемность четырех собственных транспортных пароходов АКО, составлявшая 16 600 т, обеспечивала потребности в грузовых перевозках всего на 17 %. Это по-прежнему заставляло использовать суда СТФ и фрахованных «иностранцев». Заявки на пароходы составляла владивостокская контора АКО. В 1931 г. она подала их, в общей сложности, на перевозку 450 тыс. т грузов и 25 тыс. пассажиров.

СТФ требовал от АКО уточнения плана с тем, чтобы он не отличался более чем на 10 % в сторону уменьшения или увеличения заявленных объемов. Ориентировочный план ежемесячно уточнялся «ответственной заявкой». СТФ выделял пароходы с большими задержками, а из-за низких темпов их погрузки во Владивостоке запоздание еще больше увеличивалось. Длительность простоев достигла за год 335 суток, убыток от них выразился в сумме 2 623 тыс. руб. Только задержка пассажиров обошлась в 1 321 тыс. руб. Из-за опоздания на промыслы и штормовой погоды суда СТФ оставили на промыслах 1 140 т продукции: в Пенжино — 200, в Анадыре — 190, на о. Медный — 150, в Кихчике — 600.

В навигацию 1931 г. пассажирское сообщение между Владивостоком и Петропавловском поддерживали фрахованные грузопассажирские суда «Пронто» и «Проспер», а также отечественные экспрессы «Совет», «Кречет» и «Анадырь» [100, л. 583].

Из перевезенных в 1931 г. по северным линиям 167 800 т грузов 89 800 т, то есть 53,5 % пришлось на фрахованный иностранный флот. Рост численности советских судов в дальневосточном бассейне делал возможным постепенный отказ от фрахта заграничных пароходов. Но уже 15 июля 1931 г. Далькрайком ВКП(б), выслушавший отчет своего секретаря Перепечко о поездке на Камчатку, решил «поставить задачу: на следующий год отказаться от фрагования иностранных судов для Камчатки, для чего поручить комиссии Далькрайисполкома с привлечением СТФ и АКО в двухмесячный срок представить на бюро оперативный план выполнения этого решения» [102, л. 216].

К концу 1932 г. СТФ насчитывал 43 судна суммарной грузоподъемностью 116 600 т. Быстро развивающаяся экономика Дальнего Востока требовала дальнейшего увеличения их количества. Далькрайисполком предлагал поставить перед СНК РСФСР вопрос «о доведении морского тоннажа СТФ на Дальнем Востоке до размеров, обеспечивающих охват морских перевозок по каботажу к 1932 г. на 100 %, по советскому экспорту и импорту к концу второй пятилетки на 75 %, и по транзитному экспорту к этому же сроку на 25 %» [103, с. 92].

Эти решения во многом носили декларативный характер. Пока для полного отказа от фрахта иностранных судов не было условий, он продолжался до 1940 г.

Сложные метеоусловия и короткий период осенней навигации приводили к тому, что вся заготовленная рыбопродукция с Камчатки полностью не вывозилась. Ее переходящие остатки с прошлых и даже позапрошлых сезонов достигали десятков тысяч тонн. Хранение рыботоров на комбинатах вызывало частичную порчу и снижение сортности. Оно же порождало многочисленные рассуждения о «вредительских заговорах».

Осенью 1934 г. и зимой 1935 г. отгрузка продукции с рыбокомбинатов затянулась, особенно на западном побережье. Главной причиной этого стала поздняя подача пароходов СТФ, к тому времени преобразованного в Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП). К февралю 1935 г. их было выделено всего 42,4 % от потребности. Первый пароход для вывоза консервов на экспорт — фрахтованный «Флейстон» — пришел только в конце сентября. Основная же масса судов подошла в самые штормовые месяцы — ноябрь и декабрь. В результате значительная часть крупных пароходов ушла, по существу, порожняком. Так, «Днепрострой» погрузил только 310 т, «Вацлав Воровский» — 229 т, «Ангарстрой» — 1 560 т, в то время как их грузоподъемность составляла от пяти до семи тыс. т. При этом поданный тоннаж мог бы полностью обеспечить отгрузку рыбной продукции, но только при условии, если бы суда пришли на два месяца раньше.

Всего продукции, выпущенной в 1934 г., до конца года удалось вывезти 30 340 т: в августе и сентябре на семи пароходах — 9 244,3, в октябре на девяти пароходах — 8 736,7, в ноябре на девяти — 7 555,4 и в декабре на шести — 3 803,4. Это составило всего 51,8 % к общей выработке. Остальная часть продукции зазимовала на комбинатах. Только в Крутогорово, Митоге и Большерецке осталось 10 912,4 т соленого лосося, сельди, трески и тука, а также 30 % заготовленной

лососевой икры. Из-за отсутствия тары соленую рыбу отправляли россыпью, что приводило к снижению ее качества и убыткам. Так, в Жупановском комбинате отсутствие тары не дало возможности затаривать в бочки и залить тузлуком кету чанового посола. Ее пришлось отправлять в кулях. Большую часть товаров смогли погрузить лишь в Кихчике и Озерной на «Каширстрой» и «Шатурстрой» [104, л. 36].

Несвоевременная подача Морфлотом тоннажа, необходимого АКО, нарастала из года в год. Так, если в 1931 г. общее опоздание пароходов против установленных календарных сроков составило 81 сутки, то в 1932 г. — 201, 1933 г. — 180, 1934 г. — 191. В результате последняя партия промысловых рабочих с материка в 1934 г. была завезена только 5 августа, то есть за две недели до закрытия сезона [108, л. 26].

В 1934 г. суммарная грузоподъемность транспортов АКО выросла до 25 850 т. Этого для обслуживания Камчатки не хватало, поэтому значительную часть грузов и пассажиров перевозили суда ДВГМП. Между ним и АКО заключались договоры на предоставление тоннажа, которые регулярно нарушались. Главными проблемами в отношениях между ДВГМП и АКО являлись:

- неполное и своевременное выделение тоннажа;
- предоставление неисправных судов;
- длительное отсутствие на Камчатке запасов угля, созданных ДВГМП для своих пароходов, вызывавшее простои.

В сентябре 1934 г. на линию Владивосток — Петропавловск вышел достаточно комфортабельный грузопассажирский экспресс «Ильич». Впервые в Петропавловск он пришел 20 сентября [105, № 202]. С этого времени пароход стал частым посетителем камчатской столицы. В местной печати даже появилась рубрика «Что привез “Ильич”», информирующая горожан о доставленных им товарах и продуктах, а также о наиболее интересных приезжих.

Сотрудничество ДВГМП и АКО продолжалось и в последующие годы. Совместная работа омрачалась уже ставшими традиционными проблемами и взаимными упреками. Весной 1936 г. руководство АКО докладывало секретарю Камчатского обкома ВКП(б) В. А. Орлову о том, что ряд судов ДВГМП, выделенных для рейсов на Камчатку, имел крайне плохое техническое состояние.

Так, пароход «Селенга», вместо того чтобы идти на комбинаты и разгружать там уголь, был вынужден из-за неисправности котлов сделать заход в Петропавловск. Пароход «Тымлат» не пошел в битый лед из-за повреждений подводной части корпуса. «Это лишний раз

подчеркивает несерьезность Морфлота при отправке путинных грузов, так как этот случай уже не первый, когда дефектные пароходы посылаются на Камчатку» [106, л. 2].

В мае 1936 г. ДВГМП в соответствии с постановлением СНК СССР должно было предоставить АКО 12 пароходов грузоподъемностью 42 156 т и перевезти 6 138 пассажиров. Сроком выделения этих судов определялась вторая половина мая. «При этом положении перевоз на Камчатку угля, соли, тары, консервных банок, катеров, кавасаки, кунгасов, находящихся во Владивостоке, также завоз рабочих, — находятся под прямой угрозой срыва. До сих пор на Камчатке пароходы Морфлота разгружались своевременно, задержек не было. Но Морфлот угля в Петропавловск своим пароходам не забрасывал и не забросил. По этому поводу в Петропавловске простаивали пароходы «Камо» — 21 день, «Тымлат» — 16 дней, «Красный партизан» — 9, «Урицкий» — 15, «Ильич» — 11 дней. Как правило, суда Морфлота направляются без запаса бункерного угля на выполнение рейса, также обратного рейса» [107, л. 4].

Фактически в мае 1936 г. на Камчатке работали всего четыре судна ДВГМП грузоподъемностью 12 000 т [106, л. 40—42].

Основные принципы поддержания регулярной паромной связи между Охотско-Камчатским краем и материковой Россией через Владивосток сложились на протяжении первых трех десятилетий XX в. Эта связь служила определяющим фактором экономического и социального развития громадного региона. Основой такого развития являлась деятельность судоходного предприятия с государственной формой собственности — вначале Добровольного флота, затем его приемников — Совторгфлота и Дальневосточного государственного морского пароходства. Оторванность региона от основных экономических центров страны и обусловленное этим политическое и экономическое влияние в регионе Приморья и Японии делало его, по существу, сезонной базой приморских и японских рыбопромышленников. Противодействие иностранной экспансии стало еще одним стимулирующим фактором промышленного освоения Северо-Востока России.

Недостатки паромной связи, вызванные незначительной численностью работавших на охотско-камчатском побережье отечественных судов, оторванностью района их деятельности от центра управления, сложными навигационными и метеорологическими условиями, ограниченными сроками навигации, а также желание преодолеть зависимость

региона от Владивостока, — стали предпосылками к созданию на Камчатке собственных судоходных предприятий.

Количество рейсов грузопассажирских судов по северным линиям на протяжении 1886—1931 гг. показано в приложении 1.13.

## ИСТОЧНИКИ

1. **Петропавловск-Камчатский.** История города в документах и воспоминаниях (1740—1990). — Владивосток, 1994. — 503 с.

2. **Слюнин Н. В.** Охотско-Камчатский край. Естественно-историческое описание. — Т. 1. — СПб., 1900.

3. **Крушанов А. И.** О развитии торгового мореплавания на русском Дальнем Востоке в последней четверти XIX — начале XX вв. // Материалы по истории Владивостока (1860—1917). — Владивосток, 1960. — 203 с.

4. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 23.

5. **Журналы** совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. — Вып. 3. — Хабаровск, 1911. — 64 с.

6. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 10.

7. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 112.

8. **Бянкин В. П.** Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860—1925 гг.). — Владивосток, 1979. — 254 с.

9. **Географическо-статистический словарь** Амурской и Приморской областей / Сост. А. Кириллов. — Благовещенск, 1894. — 541 с.

10. **Энциклопедический словарь** Брокгауза и Ефрона. — Т. 46. — СПб., 1893. — 960 с.

11. **Унтербергер П. Ф.** Приморская область 1856—1898 гг. Очерк / Записки Императорского РГО. — Т. 8. — Вып. 2. — СПб., 1900. — 324 с.

12. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1029, оп. 1, д. 101.

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

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

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

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

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

17. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 56.

18. Там же, ф. 1044, оп. 2, д. 17.

19. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 423.

20. Там же, ф. 1047, оп. 2, д. 1.

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

22. **Камчатка в 1923 году.** (Обзор Камчатской губернии по данным Камчатского губревкома). Приложение к отчету Дальэкономического совещанию РСФСР / Под ред. М. И. Целищева. — Б.м., 1924.

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

23а. **Отчет** по рекогносцировочным исследованиям в 1909 году рек Камчатского полуострова Камчатки, Большой и Авачи / Сост. П. Крынин. — СПб., 1913.

24. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 106.

25. Там же, ф. 702, оп. 5, д. 233.

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

27. **Камчатский листок.** Комплект за 1916.

28. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1, оп. 4, д. 2212.

29. **ГАКО**, ф. 234, оп. 1, д. 1.

30. **Камчатский листок.** Комплект за 1917 г.

31. **ГАКО**, ф. 234, оп. 1, д. 2.

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

33. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 669.

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

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

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

37. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 63.

38. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 5.

39. Там же, д. 2.

40. Там же, д. 3.

41. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.

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

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

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

45. **Крамаренко Г. А.** Путешествие в Камчатку и обследование ее в рыболовном отношении в 1907 г. / Известия Императорского РГО. — Т. 44. — Вып. 5. — 1908. / Под ред. А. А. Достоевского.

46. **Справочная книга** по рыбопромышленности Дальнего Востока. — Николаевск-на-Амуре, 1914.

47. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 4.

48. Там же, д. 2.
49. **Камчатские известия**. Комплект за 1918 г.
50. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.
51. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 3.
52. **Камчатский вестник**. Комплект за 1918 г.
53. **ГАКО**, ф. 130, оп. 1, д. 2.
54. Там же, д. 1.
55. **Камчатский вестник**. Комплект за 1919 г.
56. **Бянкин В. П.** Порт приписки. — Владивосток, 1983. — 183 с.
57. **Краткий обзор** Камчатской области за 1919 г. (рукопись) — Б.м., Б.г.
58. **ГАКО**, ф. 120, оп. 1, д. 3.
59. Там же, д. 5.
60. **Камчатский вестник**. Комплект за 1920 г.
61. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 4.
62. Там же, ф. 90, оп. 1, д. 4.
63. Там же, д. 5.
64. **Известия** Камчатского областного исполнительного комитета. Комплект за 1920 г.
65. **ГАКО**, ф. 80, оп. 1, д. 1.
66. Там же, ф. 44, оп. 1, д. 4.
67. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
68. **ГАКО**, ф. 119, оп. 1, д. 1.
69. Там же, ф. 120, оп. 1, д. 8.
70. Там же, д. 9.
71. **Камчатский листок**. Комплект за 1922 г.
72. **ГАКО**, ф. 300, оп. 1, д. 2.
73. Там же, ф. 120, оп. 1, д. 10.
74. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1922 г.
75. **ГАКО**, ф. 300, оп. 1, д. 6.
76. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
77. **Самойлов А. Д.** На страже завоеваний Октября (Крах контрреволюции на Дальнем Востоке. — М.: Мысль, 1986. — 302 с.
78. **ГАКО**, ф. 243, оп. 1, д. 2.
79. Там же, ф. 210, оп. 1, д. 9.
80. **Экономическая жизнь** Дальнего Востока. — Владивосток, 1924.
81. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964.
82. **ГАКО**, ф. 31, оп. 1, д. 3.
83. **История** Дальневосточного пароходства (Очерки) / Отв. ред. Б. М. Дворняк. — М.: Морской транспорт, 1962.

84. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 161.
85. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 268.
86. Там же, д. 80.
87. Там же, д. 39.
88. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 22.
89. Там же, ф. 19, оп. 1, д. 164.
90. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 3.
91. Там же, д. 6.
92. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 17.
93. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 7.
94. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 4.
95. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
96. **Справочник** по Дальневосточному краю на 1927 год. — Хабаровск, 1927.
97. **Полярная звезда**. Комплект за 1927 г.
98. **ГАКО**, ф. 30, оп. 1, д. 9.
99. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 5.
100. Там же, ф. 140, оп. 1, д. 2.
101. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.
102. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 11.
103. **Прокопенко Г., Кизин И., Генищенко К.** Дальневосточный край: Политико-экономический обзор. — Владивосток, 1932.
104. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 8.
105. **Камчатская правда**. Комплект за 1935 г.
106. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 122.
107. Там же, д. 101.
108. Там же, ф. 1, оп. 1, д. 12.