

ГЛАВА 2. НЕСКОЛЬКО ПРОЕКТОВ УСТРОЙСТВА КАМЧАТСКОГО КАБОТАЖА

Каботаж (франц. sabotage) — судоходство между портами одной страны. Различают большой каботаж — перевозку грузов и пассажиров между портами разных морей, и малый каботаж — перевозки между портами одного и того же моря... (Большая советская энциклопедия, 1973. Т. 11. С. 103). В настоящей главе речь пойдет преимущественно о прибрежном судоходстве вдоль побережья Охотско-Камчатского края.

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

2.1. ПЕРВЫЕ ПОПЫТКИ ЗАВЕДЕНИЯ МЕСТНОГО ПРИБРЕЖНОГО «СУДОМОРЕХОДСТВА»

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

Положение камчатского водного транспорта в этот период красочно охарактеризовано Н. В. Слюниным (1895 г.): «...во всей Камчатке нет ни одной шхуны, на которой можно было бы из одной бухты перейти в другую; строго говоря, нет даже шлюпок, на которых без риска можно было бы переправиться, например, с одной стороны Авачинской бухты на другую, или из селений Николаевского, Авачи — в Петропавловск... Купить большой вельбот не на что и негде; местного производства не существует за отсутствием эксплуатации лесов и способов доставки.

Таким образом, житель Камчатки, среди леса и изобилия рыбы, лишен первого необходимого условия промысла» [2, с. 15].

Отсутствие плавсредств до крайности осложняло сообщение между населенными пунктами. Управляющий областью Н. Н. Червлянский в 1919 г. так оценивал состояние местных путей сообщения: «Населенные пункты разбросаны один от другого на десятки, сотни и тысячи верст, причем в самом населенном уезде области — Петропавловском — селения находятся одно от другого не ближе 65—70 верст. Сообщение между этими селениями летом по рекам на батах, а зимою — на собаках. Указанный способ передвижения в обоих случаях крайне тяжел, сопряжен с огромной потерей времени и опасностью для здоровья и даже жизни, вследствие чего поездки населения вызываются только крайней необходимостью» [3, л. 5].

В том же 1919 г. газета «Камчатский вестник», во многом повторяя слова Слюнина, написанные четвертью века ранее, сообщала: «...Петропавловцу не раз приходилось слышать: поехать, например, в Авачу нельзя то из-за шторма, то из-за невозможности подыскать катер или лодку, не говоря уже о том, что за проезд на катере в с. Авачу иногда приходится заплатить до 50 рублей. Это за каких-то восемь-десять верст водного пути!» [4, № 138].

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

К началу XX в. положение дел с малотоннажным судостроением на Камчатке изменилось незначительно. Надежды на открытое 1898 г. при Петропавловском городском училище ремесленное отделение, на котором преподавали столярное, бондарное, кузнечное и прочие ремесла, не оправдались — оно не смогло подготовить необходимые кадры судостроителей. В 1907 г. советник Приморского областного правления Ф. Ф. Сомов докладывал военному губернатору Приморья о том, что в Гижигинском уезде изготавливать лодки, пригодные для ловли рыбы в реках и на море, «самым примитивным способом умеют во всем уезде только семь человек» [5, с. 4, 9].

По свидетельству Сомова, местный мелкий каботаж был необходим жителям прибрежных селений для обмена между собой предметами производства и охоты. В качестве примера потерь, которые они несли вследствие отсутствия плавсредств, называлось с. Ямское Охотского уезда. В пятидесяти верстах от него располагался о. Талык, где

аборигены промыслили сивучей. «Убивают 500—600 штук, хотя можно убить несколько тысяч, и увозят с собою одни шкуры, мясо же и сало, годные для еды, в количестве нескольких тысяч пудов бросают за невозможностью перевезти. Сало сивучей очень хорошее для подмазки машин и стоит до 7 руб. за пуд». Помимо этого, обеспечение местных жителей лодками могло способствовать охране морского зверя, бесконтрольно уничтожаемого «японскими шхунами, которых и теперь плавают вдоль нашего северного побережья не малое количество» [6, л. 147].

Практика прибрежного рыболовства на Камчатке показала, что наиболее удобным для местных условий является особый тип морской шлюпки, получившей название «кунгас». Кунгасы, имевшие плоские днища, оказались наименее опасными при выбрасывании их прибойной волной на берег. Основная масса этих судов в начале XX в. ввозилась на пароходах из Владивостока или Японии. В 1912 г. у камчатских промысловиков появилась возможность приобретать в рассрочку добротные вельботы местной постройки: в Петропавловске их стал изготавливать опытный мастер [7, с. 34]. Видимо, дела у него шли успешно, так как владелец мастерской пытался расширить производство. 3 июня 1918 г. на заседании исполнительного комитета городского Совета рассматривался вопрос об отводе «гражданину Кяэру участка береговой полосы для расширения шлюпочной мастерской» [8, № 31]. Почему-то просителю было отказано.

Собственных плавсредств, пригодных для морских рейсов, зачастую не имели не только стантовые приставы, охранявшие рыбные запасы побережья, но даже уездные начальники. Ходатайства об их покупке неоднократно возбуждались администрацией Приморской области, в состав которой входила Камчатка, но они длительное время оставались неудовлетворенными [7, с. 5].

Одним из первых о необходимости приобретения для Камчатки судов, пригодных для каботажного плавания, задумался начальник Петропавловского округа П. А. Ошурков. 25 августа 1895 г. (ст. ст.) он подал военному губернатору Приморской области генералу П. Ф. Унтербергеру проект, в котором рекомендовал завести для нужд местного управления паровую шхуну с осадкой не более 9 футов (2,8 м), позволявшей ей заходить в р. Камчатка.

Он полагал, что шхуна сможет совмещать функции охранного судна и снабженца. Весной она должна была приходиться в Петропавловск с грузом из Владивостока вместо первого судна ДФ или пароходства КВЖД. Этот рейс, по расчетам Ошуркова, сберегал государственной

казне около 6 тыс. руб. так называемой «помильной» платы, кроме того, шхуна могла заработать еще до 9 тыс. руб. в качестве оплаты за перевозимые грузы.

Предполагалось, что из Петропавловска шхуна могла идти с товарами в Нижне-Камчатск, там принимать лес и рыбу и доставлять их обратно в Петропавловск. После разгрузки она должна была выходить на западное побережье Камчатки на охрану звериных и рыбных промыслов. (Только за счет взыскания платы с американских рыбопромышленников за право ведения промысла трески на явинской банке дополнительный годовой доход казны мог достигать 10 тыс. руб. Эта сумма была сопоставима с годовым бюджетом округа). После осмотра западного побережья Камчатки шхуна возвращалась бы в Нижне-Камчатск или следовала в другие пункты. В подобном режиме она могла работать в течение семи месяцев — с апреля до середины октября, а затем должна была идти на зимовку во Владивосток.

По словам А. П. Сильницкого, Ошурков считал, «что расход по покупке и содержанию помянутой шхуны оправдался [бы] не только отвлеченным развитием благосостояния населения Камчатского полуострова, но и видимым поступлением сборов в казну за право рыбного промысла. Теперь, с наплывом японцев, эти поступления дошли уже до 25 тыс. руб. в год, а будь особая сторожевая шхуна, поступления, несомненно, увеличились бы в несколько раз» [9, с. 67—69].

С учетом того, что в 1901 г. сборы за право ведения рыбного промысла оказались меньше, чем в предыдущем, начальник округа высказывал опасение, что они будут снижаться и далее из-за отсутствия «постоянной сторожевой шхуны, у которой не было бы другого дела, как обслуживать побережье Камчатки и других северных округ». В качестве еще одного довода в пользу приобретения шхуны, им называлась возможность экономии казенных средств, выделяемых на патрулирование камчатских вод судами военного ведомства.

Упомянутый проект не был единственным. 31 декабря 1898 г. Ошурков обращался к губернатору Приморской области с рапортом об определении мест размещения переселенцев, которых власти намеревались направить на полуостров на постоянное жительство. По мысли окружного начальника, их можно было занять традиционными скотоводством и земледелием, а также новым, только что начавшим развиваться видом промысла, — рыбной ловлей. Последний мог бы «обеспечить существование не одного десятка семей поселенцев», но при условии, что будет налажено устойчивое пароходное сообщение с

Владивостоком, единственным пунктом, где в это время можно было сбывать заготовленные рыбопродукты. В противном же случае «неимение правильного сообщения с этим пунктом затормозит этот промысел и может ввести промышленников в большой убыток».

Рыбный промысел с успехом можно было вести в Усть-Камчатске, Авачинской губе, Тигиле, Облуковино и на р. Озерной, «при условии, конечно, если во всех этих пунктах будет устроена казенная продажа соли и гораздо дешевле существующей, и будет постоянное сообщение с Усть-Камчатском, откуда возможно только доставлять лес для приготовления бочек во все упомянутые пункты, так как в этих местностях, кроме Усть-Камчатска, нигде нет другого леса, кроме березы и тополя, а этот материал не годен для приготовления бочек. Для этого необходим небольшой пароход...» [10, л. 6 об.]. Под ним Ошурков подразумевал все ту же паровую шхуну для нужд местного управления, о которой шла речь в рапорте от 25 августа 1895 г. Проекты Ошуркова так и остались на бумаге, а их податель вскоре скончался.

Судном, которое в драматических обстоятельствах было «употреблено для казенных надобностей», стала находившаяся в 1904 г. в Петропавловске небольшая старая парусная шхуна японской постройки «Мария». Ее в 1903 г. конфисковали у ведших браконьерский промысел японцев.

После смерти Ошуркова в должность Петропавловского уездного начальника вступил А. П. Сильницкий. Он ожидал, что после начала русско-японской войны снабжение Камчатки из Владивостока прекратится, и поэтому решил отправить «Марию» с продовольствием и подкреплением для ополченческой дружины, противостоявшей высадке на полуостров японского десанта, на западное побережье.

Шхуной командовал бывший штурман пароходства КВЖД Ц. Жаба, ее экипаж состоял из трех человек. «Марию» с большим трудом удалось подготовить к выходу в море, часть снаряжения и якоря для нее позаимствовали со складов КТПО. В июле 1904 г. судно вышло в море. По пути в Тигиль на него напала большая японская шхуна. Завязавшая между ними перестрелка закончилась для русских удачно, никто из них не пострадал.

Свое героическое плавание «Мария» завершила в августе 1904 г. на тигильском рейде: здесь она потеряла якоря и была выброшена штормом на мель. Попытки стянуть шхуну на воду оказались безуспешными. Корпус судна разобрали, из его остатков решили соорудить шлюпочный сарай. Имущество «Марии» распродали на аукционе местным

жителям, имевшим большую нужду в различного рода посуде, тросах и поделочном железе [11, л. 40—42].

Вот как позже А. П. Сильницкий вспоминал об обстоятельствах отправки «Марии». «Жаба приступил к конопатке шхуны, к осмолке, к шитью разорванных осеннею бурею парусов, к исправлению руля и к прочим ремонтным работам. Все делалось средствами, бывшими под руками... Шхуна с большим грузом казенных припасов, направленных мною в Гижигу, с запасом товаров, приобретенных покупкою в петропавловских магазинах, и с командою в 32 человека (общая численность людей на шхуне, включая ее экипаж и ополченцев. — С. Г.) вышла из Петропавловска 16 июня и направилась на западный берег Камчатки.

Ее плавание, могу сказать уверенно, составляет одну из отрядных страниц истории нашей войны с японцами. Угловое судно, кое-как скрепленное на петропавловских “верфях”, отправилось в плавание за тысячи верст, рискуя ежеминутно встретиться с японским судном, а затем, имея задачей высадить у селения Явинского “десант” для действия против высадившегося сильного врага. И шхуна блистательно исполнила свою задачу. Она не только высадила в указанном месте посланных мною дружинников, но и высадила их как раз вовремя, когда наши дружины уже разведывали расположение японцев. Вслед за соединением петропавловских дружинников, пришедших морем, и дружинников, пришедших сухопутьем, наши напали на японский лагерь...» [12, с. 82—83].

Одно из первых плавсредств, к тому же оборудованное механической установкой, появилось на Камчатке в начале работы рыбоконсервного завода КТПО. В 1901 г. это предприятие, располагавшееся неподалеку от Петропавловска в б. Тарья, имело паровой катер, использовавшийся для доставки с рыбалок кунгасов с рыбой. Рядом с консервным заводом в 1901 г. возводился еще один — жиротуковый. Для него к весне 1902 г. КТПО рассчитывало приобрести промысловые шхуны, в том числе и китобойные [9, с. 94—95].

Однако деятельность компании, не нашедшей правительственной поддержки, оказалась неудачной и работа ее предприятий в районе Петропавловска вскоре была свернута. Катер КТПО в 1904 г. находился в устье р. Камчатки [11, л. 26]. В 1908 г., по свидетельству П. Ю. Шмидта, Товарищество перевозило на нем грузы по реке.

В это же время в Усть-Камчатске местный житель — мелкий торговец и промышленник А. К. Косыгин, единственный здешний «судовладелец», — располагал довольно большой парусной двухмачтовой

шхуной, переделанной из японского кунгаса. Это судно также использовалось на р. Камчатке и оз. Нерпичьем [13, с. 35].

По мнению камчатского губернатора В. В. Перфильева, высказанному в 1910 г., КТПО организовало транспортировку «так неумело и нехозяйственно, что содержание катера обходится до 16 000 руб. в год, а так как других грузов кроме своих, опасаясь конкуренции, Общество не перевозит, то перевозка пуда груза обходится до 1 руб. 50 коп., столько, сколько берут и местные жители за перевозку на своих батах». Таким образом, от появления на реке катера окрестное население ничего не выиграло, так как цены на товары остались прежними.

В 1910 г. монополия КТПО на торговлю и перевозки по р. Камчатке оказалась разрушенной: в с. Ключевском открыла торговлю фирма «Чурин и К^о», перевозившая товары на катере рыбопромышленника Х. П. Бирича. Результат не замедлил сказаться: цены сразу же упали на 20 %. К сезону 1911 г. фирма Чурина намеревалась обзавестись собственным катером [14, л. 104 об.].

Местные жители склонны были винить КТПО в том, что его катер стал причиной уменьшения хода рыбы в реке. Они даже «обратились к уездному начальству с ходатайством о воспрещении Обществу пускать по реке катер». «Начальство» же, учитывая, что катер проходил по реке всего два раза за лето, видело причину этого явления в ежегодном удлинении песчаной косы, отделявшей реку от моря [6, л. 147 об.].

В 1901 г. приамурское Управление государственных имуществ учредило на западном побережье Камчатки должности двух промысловых надзирателей. Вначале они не имели плавсредств и не могли оказать серьезного противодействия японским браконьерам [9, с. 31]. В 1908 г. состав промысловой стражи был расширен, теперь она уже имела несколько небольших лодок.

К лету 1909 г. недостаточная численность плавсредств стала очевидной, поэтому предполагалось дополнительно к существующим построить пять моторных шхун и 17 гребных шлюпок суммарной стоимостью вместе с отсутствующими расходами в 213 370 руб. Небольшое водоизмещение шхун (порядка 70 т) и незначительная осадка должны были позволять им заходить в устья рек. Местом зимовки судов определялся Петропавловск. Ежегодно на содержание промыслового надзора требовалось 89 960 руб. Часть этой суммы предназначалась для обслуживания шхун и шлюпок [15, с. 318—320]. Помимо своего прямого назначения — охраны рыбных промыслов — шхуны могли использоваться и для сообщения между пунктами побережья.

В 1910 г. у промыслового надзора появились небольшие парусно-моторные катера с деревянными корпусами и керосиновыми моторами. В 1911 г. на западном побережье Камчатки работали катера «Волна» и «Кунжа», на восточном — «Чайка» [16, с. 77; 17, с. 60, 85]. Они имели запас керосина на 60 ходовых часов (240 миль плавания). Из-за малых размеров и отсутствия закрытых помещений, катера не годились для обслуживания протяженного морского берега.

В 1913 г. «Волна» (с 22 июня по 1 августа) и «Кунжа» (с 20 июня по 10 августа, ст. ст.) выполнили по три рейса, пройдя в общей сложности 1 786 верст. За время плавания у «Волны» несколько раз выходил из строя мотор, в результате чего надзору пришлось третью часть морского побережья обойти пешком. Техническое состояние ее корпуса также оставляло желать лучшего, поэтому смотритель рыболовства В. В. Архангельский высказывал опасение, что суденышка «вряд ли хватит на будущий сезон 1914 года и... придется быть крайне осторожным при пользовании этой лодкой, если не совсем отказаться от плавания на ней из-за ветхости корпуса» [17, с. 59]. «Кунжа» признавалась исправной и пригодной для следующего сезона.

В 1915 г. средства передвижения промыслового надзора оставались теми же, что и в предыдущие годы. Надзиратели обходили участки пешком, на реках они использовали «лодки-долбушки» или вельботы с гребцами, предоставляемые арендаторами участков. Один надзиратель разъезжал на лошади, купленной на свои деньги. Со стороны моря на западном побережье работали все те же «Волна» и «Кунжа». Первую использовал смотритель рыболовства, вторую — старший промысловый стражник. В сезон 1915 г. «Волна» с 3 июля по 30 августа прошла 3 000 верст, «Кунжа» с 20 июня по 15 августа — 2 200 верст.

Корпус «Волны» весной 1915 г. был отремонтирован во Владивостоке со сменной килы и ахтерштевня, почти всей обшивки и части шпангоутов. По заключению смотрителя рыболовства, после этого он мог прослужить еще несколько лет, но мотор никуда не годился. «Кунжа» также обветшала, поэтому ей пользовались с большими опасениями. По окончании промыслового сезона этот катер собирались отправить на пароходе во Владивосток для ремонта [18, л. 5—6].

На восточном берегу промысловый надзор распорядился «Чайкой». С 25 июня по 2 августа она прошла 1 500 верст между р. Кичига и Малояем. По сообщению смотрителя рыболовства Н. А. Полевого, суденышко совершенно не удовлетворяло назначению. Его малая скорость (7—8 верст в час) не позволяла внезапно появиться на проверяемом

участке. Японцы-арендаторы успевали не только подготовиться к встрече зрителя, но и даже переслать переводчика с одного промысла на другой до его прибытия.

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

Катер «Бобр» мало отличался от своих предшественников, работавших в 1915 г.: он так же имел маломощный мотор и развивал скорость всего 5,5 верст в час при хорошей погоде. Его, шедшего полным ходом, встречный ветер или противное течение относили назад на двести версты [19, л. 17а].

По словам Полевого, плавание на «Чайке» было «утомительно и очень опасно, так как на ней приходится все время сидеть на открытом воздухе, часто под дождем и холодным ветром в течение восьмидесятичасового перехода. Тент, натянутый над лодкой, не помогает, так как сидеть под задранным тентом пять-десять минут невозможно из-за копоты и жара мотора. Не помогает также тент и от захлестывания волнами... Поэтому необходимо, чтобы зрителю был представлен солидный крытый морской катер с каютой и более мощным мотором. Такой катер... на котором плавание протекает в более или менее сносных условиях и без постоянного риска жизнью, можно приобрести за пять-шесть тысяч в Гонконге или Шанхае» [18, л. 25—26].

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

По окончании сезона 1915 г. «Волну», «Чайку» и «Кунжу» планировали перевести в разряд речных судов и эксплуатировать на р. Амур [17, с. 2—3]. Это грозило тем, что промысловый надзор мог совсем остаться без самоходных плавсредств. Впрочем, в ближайшие два года этого не случилось. В отчете за 1916 г. старший зритель рыболовства М. Н. Павленко сообщал, что «Кунжа» и «Волна» в этом сезоне обслуживали Западно-Камчатский и Ичинский промысловые районы.

«Кунжа» со 2 июня по 8 августа прошла 2 077 верст при 338-часовой работе мотора, а «Волна» с 11 июня по 21 августа — 2 382 версты с двигателем, проработавшим 316 часов [20, л. 487 об.].

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

В начале 1910-х гг. парусно-моторную шхуну имел чукотский уездный начальник. Ее заказали в Хабаровске на небольшом заводе бр. Худяковых. Судно водоизмещением около 60 т, названное «Северной звездой», спустили на воду летом 1910 г. Оно самостоятельно прошло вниз по р. Амур к Николаевску, оттуда через Охотское море направилось в Петропавловск, а осенью — в б. Провидения. На нем следовал уездный начальник барон Клейст [15, с. 339].

Как вскоре выяснилось, судно не отвечало назначению охранного из-за слишком большой осадки, достигавшей 11 футов (3,3 м) и малой скорости, равной всего четырем узлам. Летом 1913 г. оно потерпело аварию в заливе Св. Креста, наскочив в тумане на мель. По мнению камчатского губернатора Н. В. Мономахова, «Северную звезду» следовало заменить другим судном с осадкой не более четырех-пяти футов и ходом не менее 12 узлов; только в этом случае «ни одна из хищнических шхун не будет в состоянии от нее уйти» [7, с. 33].

Постройка специального развездного судна для камчатского губернатора — паровой яхты «Адмирал Завойко» — закончилась на Охтинской верфи в Санкт-Петербурге к лету 1911 г. В конце ноября она пришла во Владивосток, где остановилась на зимовку. Во время перехода яхты с Балтики на Дальний Восток выявился ряд построечных дефектов, в частности — течь палубы. После зимнего ремонта она с началом навигации 1912 г. прибыла в Петропавловск. Яхта имела водоизмещение 650 т. Паровая машина мощностью 600 л. с. позволяла развивать ей скорость хода 9 узлов, запасы топлива обеспечивали дальность плавания до 2 500 миль. Угля на ней помещалось 180 т при суточном расходе 9—10 т. Пресной воды яхта принимала 72 т. С ее прибытием начались регулярные обходы берегов, производить которые до этого при помощи пароходов ДФ не представлялось возможным. Однако «Адмирал Завойко» имел небольшой трюм, вмещавший всего 30 т груза, поэтому как снабженец побережья он был непригоден. «Для нужд камчатской администрации, по моему мнению, необходимо иметь пароход более значительного тоннажа», — указывал губернатор [7, с. 89].

С помощью подобных небольших судов, находившихся в распоряжении местной администрации, наладить регулярную связь между пунктами обширного камчатского побережья было невозможно. Н. В. Мономахов считал, что наличие только пароходного сообщения Камчатки с Владивостоком недостаточно для дальнейшего развития области. Ее населенные пункты следовало связать как между собой, так и с Петропавловском. Наиболее просто это можно было сделать при помощи малого каботажа. Его развитию могли способствовать утвержденные в январе 1912 г. временные правила о выдаче ссуд под строящиеся деревянные и парусные суда, предназначенные для плавания в прибрежных водах Приамурского генерал-губернаторства.

Пионером местного каботажа на Камчатке стал отставной поручик Юдин, который в 1913 г. по «высочайшему Его Императорского Величества повелению» получил в свое распоряжение японскую парусно-моторную шхуну «Кайо-Мару», конфискованную в мае 1910 г. за незаконный промысел у Командорских островов [7, с. 51].

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

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

Для организации каботажных и местных рейсов требовалось подобрать береговую территорию для возведения причала и других построек. В этом и заключалась главная сложность: свободной полосы по берегу петропавловского Ковша после выделения участков Морскому ведомству и ДФ оставалось «всего от десяти до пятнадцати сажень, которых совершенно недостаточно для устройства даже одной приста-

ни». Кроме этого, следовало оставить и участок «общего пользования», доступный всем горожанам [21, л. 71—74].

Недостатки в организации морской связи с Камчаткой при помощи пароходов ДФ и других судоходных компаний заставляли задумываться над созданием местного каботажного и русских рыбопромышленников. Одна из первых попыток его организации была предпринята в 1910 г. основанием компании, предполагавшей приобрести четыре парусно-моторных шхуны грузоподъемностью по 80—120 т.

Эти шхуны должны были ранней весной отправляться из Японии с промысловым грузом на Камчатку. Одна из них предназначалась для обслуживания западного побережья, а остальные — для восточного. Каждая из последних должна была идти в определенный пункт: б. Корфа, Анадырь и м. Дежнева. Планировалось, что шхуна, выделенная для рейсов на м. Дежнева, будет иметь большее водоизмещение. Зимовать суда могли в Петропавловске. Здесь же следовало расположить склады с запасами для их последующих плаваний. Как вариант, рассматривалась доставка шхунами заготовленной на рыбалках продукции во Владивосток. В этом случае их размеры нужно было принять достаточными для размещения груза одного среднего промысла.

Как свидетельствует Б. Горовский, правительство выделяло этому предприятию субсидию в размере около 100 тыс. руб. К весне 1912 г. оно было близко к началу осуществления проекта, но вскоре распалось из-за разлада между ее членами [16, с. 87—88].

«Адмирал Завойко» длительное время оставался единственным морским судном, находившимся в распоряжении камчатских властей. Он интенсивно использовался для развоза мелких партий груза, продовольствия, почты и доставки чиновников в различные пункты области в период с мая по ноябрь. Зимовала и ремонтировалась яхта во Владивостоке, там же комплектовался ее экипаж. Для снабжения ее топливом во время длительного нахождения на побережье, в определенных местах были созданы «угольные станции», то есть специальные склады угля. Они выручали не только яхту, но нередко и местное население, а также правительственные учреждения. Так, в марте 1918 г. заведующий радиостанцией в Анадыре обращался к областным властям за разрешением «взять заимообразно до [прихода] парохода десять тонн каменного угля из запасов для яхты “Завойко”» [22, л. 1 об.].

В сентябре 1916 г. «Адмирал Завойко» ходил в Голыгино, доставив туда областного врачебного инспектора. 9 октября он отправился в Асачу с прибывшей из Петрограда экспедицией Министерства

земледелия и землеустройства во главе с С. В. Керцели. 20 октября яхта ушла на зимнюю стоянку во Владивосток, куда прибыла 25 октября. На ней была отправлена почта [23, № 675, 672, 678].

Летом 1917 г. «Адмирал Завойко» работал на западном побережье, в частности, посетил Тигиль. Его команда по прибытии в Петропавловск передала на нужды областного комитета, сменившего губернаторскую администрацию, 23 руб. 50 коп. из собственных средств. 29 июля судно, нагруженное продовольствием, ушло в рейс на Командоры, в Карагу, Уку, Кичигу и другие пункты восточного побережья. Продовольственная управа отправила туда продуктов первой необходимости на сумму около 10 000 руб. Это плавание длилось до 16 августа.

7 сентября «Адмирал Завойко» вновь вышел из Петропавловска на западный берег Камчатки и охотское побережье. На нем по домам разъезжались делегаты Первого областного съезда. 23 сентября судно пришло в Охотск, а затем отправилось на зимнюю стоянку во Владивосток [24, № 947, 949].

Осенью 1917 г. Северо-Восточное Общество разработало и предложило областному комиссару К. П. Лаврову проект перестройки судна и приспособления его к особенностям местного каботажа. 13 января 1918 г. Камчатский областной комитет, возглавляемый А. А. Пуриным, рассматривал ходатайство охотского золотопромышленника Фогельмана о сдаче ему «Адмирала Завойко» в аренду на предстоящую навигацию на условиях бесплатной доставки продовольствия в Охотский уезд. Будущий арендатор обязался оплатить все эксплуатационные расходы, содержание экипажа, ремонт и перестройку судна, а также выплатить комитету 70 000 руб. Кроме того, в течение сезона он должен был на месяц предоставить пароход в распоряжение области.

Комитет, признавая необходимость перестройки судна, постановил от предложения Фогельмана воздержаться. Он обратился в Министерство внутренних дел и краевой комитет с ходатайствами об ассигновании средств на модернизацию, а также об увеличении денежного содержания экипажа и эксплуатационных расходов на 1918 г. Смету затрат на проведение работ составил командир судна. Комитет поручал ему выяснить, где и когда их можно выполнить, а также определить расходы, требующиеся для выплаты экипажу жалования [25, л. 8].

Вскоре командовавший «Адмиралом Завойко» капитан Розенфельд просил областной исполнительный комитет предоставить ему отпуск. Ходатайство капитана удовлетворялось, а командование судном переходило к его старшему помощнику [26, л. 12].

В конце февраля 1918 г. судовой комитет яхты отправил в Петропавловск телеграмму с просьбой о высылке ему 3 883 руб. 52 коп. С целью уточнения названной суммы областной комитет решил «запросить капитана, судовой комитет и Союз моряков [о том], какая установлена нормировка для моряков, а также оклад служащих парохода “Завойко” в данное время...» [22, л. 8].

Для получения средств на дальнейшее содержание судна, 6 марта 1918 г. областные власти все-таки решили сдать его в аренду сроком на месяц, с условием, что к 20 апреля оно должно быть готово к выходу в Петропавловск с продовольствием. «Завойко» страховал наниматель, арендная плата вносилась в судовую кассу [25, л. 13].

Весной 1918 г. Хабаровский краевой Совет выделил владивостокскому Совету на ремонт и снабжение «Адмирала Завойко» 83 000 руб. [26а, № 14]. 17 июня 1918 г. в Петропавловск пришло известие о том, что яхта отправилась на Камчатку. Однако слух оказался ложным, и 6 июля горожане информировались о том, «что никаких сведений о выходе яхты за отсутствием телеграфной связи не имеется» [8, № 19, 35].

В середине июля 1918 г. «Адмирал Завойко» уже находился в петропавловском порту. Во время стоянки по вечерам он освещал город прожектором. 20 июля судно вышло из порта по маршруту Усть-Озерная — Командоры — Хакодате — Владивосток — Охотск — Гижига — Тигиль — Петропавловск. В первом пункте захода, недавно созданном поселении на восточном берегу Камчатки, были высажены 25 семейств переселенцев, отправившихся к новому месту жительства. При обходе охотского и западного побережий Камчатки яхта принимала на борт делегатов Второго областного съезда, направлявшихся в Петропавловск [27, № 3, 7].

11 сентября 1918 г. «Адмирал Завойко» вернулся в Петропавловск из очередного рейса. Около трех часов ночи 12 сентября он, усиленный десятью матросами со стоявшего в порту военного транспорта «Якут», срочно вышел в район Петропавловского маяка на помощь погибающей моторной шхуне «Кета». В шесть часов утра с большим трудом удалось спасти пять членов ее экипажа. Шхуна, наскочившая на подводные камни, шла под командованием А. Зерница из Кичиги во Владивосток с заходом в Петропавловск. Груз полностью погиб. Убыток от этой аварии составил 100 тыс. руб. [27, № 51].

Работа яхты нередко вызывала нарекания населения и даже владельца — областных властей. Они полагали, что ее экипаж и командование относятся «совсем неблагоприятно к... неотложным потребностям своих хозяев, жителей Камчатской области... Примерный слу-

чай: новоорганизовавшемуся Хайрюзовскому обществу потребителей было адресовано... до 100 пудов продуктов, когда оно обратилось к паровой команде с просьбой о погрузке таковых, она категорически отказалась... “Завойко” отказался также принять груз от представитель камчатской областной управы. Между тем груз частного гижигинского торговца, преспокойнейшим образом очутился на месте своего назначения... Пройдет время грозы, что же тогда будет делать достопочтенный пароход “Завойко”, содержание которого ложится тяжелым бременем на спины рыбаков и охотников области? Остается только верить и надеяться, что областная административная власть, стоя на страже интересов ее избирателей, настаит на исполнении ее воли — воли областного хозяина над своими работниками...» [27, № 40].

Кроме «Адмирала Завойко» камчатская администрация располагала еще несколькими мореходными плавсредствами. Одним из них был паровой катер «Губернатор Перфильев», доставшийся ей от петропавловского агентства ДФ. Летом 1916 г. катер сдавался в аренду местным предпринимателям. 23 сентября 1916 г. (ст. ст.) по распоряжению Мономахова он отправился для спасения японской шхуны «Хонго-Мару». Шхуну, на которой находились 30 чел., штормами носило в океане больше месяца, пока не прибило к берегу около с. Солеварня. 24 сентября катер прибуксировал ее в Петропавловск [23, № 664].

26 мая 1918 г. областной совет среди прочих вопросов рассматривал заявление гражданина Лунева о перечислении на благотворительные нужды 40 руб., причитавшихся ему за работу на катере в августе 1914 г. В это время проводилась эвакуация жителей Петропавловска в преддверии ожидавшегося нападения на город германского крейсера «Гнейзенау» [8, № 24].

Содержание катера оказалось для властей обременительным, и 5 октября 1917 г. «Губернатора Перфильева» выставили на аукционный торг, в результате которого он за 6025 руб. достался предпринимателю Ф. И. Караеву [24, № 949].

Летом 1918 г. областным катером «заведовал» некто Мосута. 11 июля 1918 г. он выставил исполкому городского Совета счет в размере 40 руб. за поездку на катере «тов. председателя Колмакова» (председателя Петропавловского кооператива). Исполком счел возможным заплатить из городских средств лишь 10 руб., а остальную сумму предложил разложить на лиц, ездивших вместе с Е. А. Колмаковым [28, л. 39].

Сведения о наличии в областных структурах специального органа, занимавшегося эксплуатацией плавсредств, прослеживаются по местным

архивным источникам с 1918 г. 16 октября 1918 г. Второй областной съезд решил реорганизовать структуры, ведавшие различными сторонами жизни Камчатки. 18 октября исполняющий должность областного комиссара А. А. Пурин издал приказ об организации при канцелярии областного комитета десяти отделов, в числе которых имелись хозяйственный и технический. Заведование ими возлагалось на В. Г. Сивцева и И. А. Шкляева [29, л. 39]. Скорее всего, оба отдела мало что могли сделать для развития каботажного плавания: они появились в самом конце навигации.

В начале нового 1919 г. правительство А. В. Колчака распустило областной комитет, назначив своего управляющего областью. 18 февраля 1919 г. исполняющий обязанности управляющего И. Д. Добровольский распорядился ввиду организации управления по типу бывшей губернаторской канцелярии упразднить технический отдел и уволить заведующего им И. А. Шкляева [30, л. 1].

17 мая 1920 г. технический отдел появился вновь: теперь уже военно-революционный комитет, сменивший колчаковского управляющего, включил его в новую структуру областного исполкома. В ведении отдела, среди прочего казенного имущества, состояли маломерные суда и относящиеся к ним оборудование. Возглавлял отдел инженер В. К. Магаринский, вместе с ним трудились «заведующий казенными зданиями» техник А. А. Пименов и «смотритель казенных зданий» Ф. Т. Яценко [31, л. 60].

Помимо прочих обязанностей, технический отдел занимался доставкой в курируемые им здания воды и дров. Дрова в город привозил кунгас, буксируемый катером. В октябре 1920 г. Третий областной съезд постановил назначить заведующим техническим отделом А. А. Пименова с сохранением за ним заведования казенными зданиями [31, л. 172].

О деятельности технического отдела в 1920 г. сохранились сведения, касающиеся управления принадлежащими области плавсредствами и даче разрешений в части его компетенции. Так, 19 сентября 1920 г. отдел распорядился о скорейшем окончании ремонта «Адмирала Завойко» и немедленной отправке его в Петропавловск с последующим выходом отсюда на побережье [31, л. 139].

13 октября исполком рассматривал обращение трудовой рыболовной артели шхуны «Чайка» о передаче ей из казенного имущества керосинового двигателя «Аванс» со шхуны «Северная звезда» с «условием отработать за уступку». Техническому отделу поручалось определить стоимость двигателя и условия сдачи. Вскоре был составлен

оценочный акт, и двигатель решили продать за наличный расчет. Договор о продаже «Аванса» за 2 000 руб. утвердили 5 ноября. «Указанную сумму артель обязуется уплатить в два срока: первую половину в сумме одной тысячи рублей — не позднее 1 декабря 1920 г., и вторую половину в сумме одной тысячи рублей — не позднее конца рыболовного сезона 1921 г., то есть 1 сентября» [31, л. 165, 168, 195].

28 октября 1920 г. в исполком обратилось торгово-промышленное товарищество на паях «Приемники И. Я. Чурин и К^о — А. В. Касьянов и К^о» за разрешением заготовить в долине р. Камчатки дрова для работавшего там парового катера. 2 ноября прошение было удовлетворено с условием, что рубка леса будет проводиться под контролем исполкомов волостей с уплатой сбора в казну [31, л. 176 об.].

В декабре 1920 г. облисполком был реорганизован в облнарревком. Последний 24 декабря заслушал сообщение А. А. Пименова о проведенном им 25 ноября освидетельствовании законченного подъема шхуны «Дагестан» на берег для зимнего хранения [31, л. 234]. Эта шхуна, впервые упоминаемая 24 сентября 1916 г., неоднократно меняла владельцев. Судя по всему, в начале 1920-х гг. она принадлежала областным властям. 6 сентября 1922 г. ее выставлял на продажу штаб петропавловского гарнизона, объявлявший, что наиболее желательным для него является обмен судна на дрова. Его купил японский подданный Кикучи [32, № 58, 60].

В сентябре 1922 г. петропавловская городская управа заказала у американского торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о» моторный катер с вельботом, пригодные для обслуживания коммунальных нужд. Торговый дом пошел навстречу органу городского самоуправления и обещал доставить плавсредства весной 1923 г. с оплатой их в рассрочку [32, № 65]. Сведений о выполнении этого заказа не обнаружено.

2.2. ЧАСТНЫЕ СУДОВАДЕЛЬЦЫ В КАМЧАТСКИХ ВОДАХ

В течение промыслового сезона в реках и на побережье полуострова работало множество моторных катеров и кунгасов, принадлежавших частным рыбопромышленникам, как японским, так и отечественным. Численность моторных плавсредств на рыболовных участках, в зависимости от масштабов промысла, составляла от одного до шести, безмоторных — до нескольких десятков. Они доставлялись на пароходах из Владивостока или японских портов и по окончании сезона рыбной ловли, как правило, отправлялись обратно. Лишь небольшая

часть суденышек оставалась на зимовку на промыслах или в Петропавловске. Величина фрахтовых ставок на перевозку паровых и моторных катеров судами ДФ из Владивостока на Камчатку в 1919 г. составляла 62 руб. 50 коп. за тонну водоизмещения [4, № 234].

Часть моторных судов принадлежала петропавловцам и жителям окрестных селений. В период гражданского противостояния 1918—1922 гг. личные плавсредства нередко реквизировались властями различных окрасок. 23 февраля 1920 г. к коменданту города обращался А. М. Ткаченко, сообщавший, что осенью 1919 г. «бывшим офицером местной команды Охрименко была взята у меня моторная шлюпка. В ноябре месяце шлюпку я получил обратно, но недополучил следующее: одну банку бензину, полбанки моторного масла, три весла, три уключины, французский ключ (гаечный), плоскогубцы, два напильника, отвертку...» [33, л. 25].

Другим владельцам везло меньше: некоторые из них свои лодки больше не увидели. Так, 27 июля 1922 г. красные партизаны забрали катер промышленника Вичиркина. В начале августа 1922 г. с рыбалки промышленника Захарова на р. Тихой они же увели катер. Здесь владельцу еще повезло — ему удалось спасти от «экспроприации» свою шхуну «Свобода». Катера лишился также торговый дом «Сайденберг и Виттенберг» [32, № 53].

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

В соответствии с его четвертым пунктом, «взнос всех платежей и налогов, причитающихся государству и областному комитету в местностях, занятых захватчиками» (имеются в виду отряды В. И. Бочкарева и Н. А. Полякова), следовало «отсрочить впредь до особого распоряжения облнарревкома, а в остальной части области, не занятой захватчиками, предлагается [их] вносить областному, уездным и волостным комитетам по принадлежности...» [34, л. 31].

15 августа 1922 г. отряд Трухина, состоявший из 12 чел., двинулся в путь. На шемлячинской рыбалке он конфисковал моторный катер, который после ремонта с пятью отрядниками отправился в Усть-Камчатск. Спустя неделю на Шемлячик пришел пароход «Томск». Трухин явился на судно с целью добыть оружие, продовольствие и одежду. На борту

«Томска» находились рабочие с рыбалок, несколько предприниматель и рыбопродукция. Разжиться здесь ничем не удалось: оружия не было, коммерсанты не имели при себе наличности, продовольствия же оставалось только для пассажиров и команды, «поэтому взять ничего не пришлось, не было также ничего из одежды и обуви». Зато партизаны изыали на «Томске» катер «Невский». Попутно на шемлячинской рыбалке они забрали продукты и материалы, так что ее содержатель смог погрузить на пароход только одну икру. Затем, «прибрав все продовольствие: муку, сало и рыбу, что отняло времени три дня», отряд двинулся в Ключи [35, л. 10—11 об.].

Катер «Невский» прослужил партизанам недолго: у него часто ломался мотор, а 26 сентября в районе Усть-Камчатска при выходе в море суденышко сгорело. Моторист нарушил правила эксплуатации двигателя, пытаясь запустить его на спирте, в результате чего произошел пожар. Люди не пострадали, но была уничтожена часть перевозимого груза [35, л. 7—8].

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

Как указывал в начале 1910-х гг. П. Ф. Унтербергер, «ко времени постановления судебного приговора они обыкновенно оказывались сгнившими и непригодными... Но и в тех случаях, когда суд оправдывал владельцев, последние никогда не принимали обратно суда, мотивируя отказ приходом последнего в негодность, и требовали взамен уплату полной его стоимости...» [15, с. 204—205].

27 июня 1917 г. в камчатских водах между р. Озерной и м. Камбальным охранный крейсер «Командор Беринг» задержал пять японских моторных катеров, незаконно промышлявших крабов. Всего их было тринадцать, но остальные успели уйти от преследования. Арестованные катера вместе с командами были отконвоированы в Петропавловск.

Осенью один из них потерпел аварию в б. Саранной, сломав руль и винт. Для спасения суденышка и его экипажа из города был отправлен катер, принадлежавший предпринимателю Е. Барыкину. В октябре Барыкин выставлял свой катер вместе с рыболовными принадлежностями на продажу, для чего давал соответствующее объявление в местной газете [24, № 877, 948, 957].

16 июля 1917 г. «Командор Беринг» привел за собой на буксире в Петропавловск хищническую японскую шхуну «Дзендзи-Мару». Она была выставлена на аукцион, состоявшийся 22 октября в канцелярии уездного комиссара, где была приобретена купцом Захаровым. Результаты торга оспаривали предприниматели Столяров и Караев, заявившие протест против неправильной, на их взгляд, продажи шхуны ввиду того, что покупатель не внес плату в законный суточный срок [24, № 889, 956, 958].

В сентябре 1917 г. крейсер вновь задержал японский катер, который также был конфискован. 17 сентября он пришел своим ходом из Большерецка в Петропавловск. «Катер представляет из себя моторный кунгас и, принимая на борт изрядное количество груза, является весьма выгодным приобретением» [24, № 926, 938].

Одна из конфискованных в 1922 г. возле о. Медного парусно-моторных шхун получила название «Командор Беринг». Ночью 8 сентября ее привели в Петропавловск. 13 октября исполнявший должность начальника области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин в сопровождении чинов своего штаба, инспектора училищ П. Т. Новограбленова и Е. И. Кумпана выехал на шхуне в б. Жировую «для изыскания каменного угля», пригодного для пароходов и городских потребностей. Сильный шторм помешал проведению исследований, и после двенадцатичасового плавания шхуна поздно вечером вернулась в порт [32, № 58, 60, 71].

В Петропавловск регулярно заходили парусные и парусно-моторные шхуны частных судовладельцев, торговавших по охотско-камчатскому побережью, перевозившие небольшое число пассажиров или местных чиновников. Только в июле 1920 г. в их числе были «Зинчо-Мару», принадлежавшая Козлову, «Авача» М. Д. Воронца, «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о» [36, № 136, 159]. В сентябре 1920 г. в петропавловском порту находилась шхуна «Дагестан» и владивостокский «Восток».

6 июня 1921 г. в Петропавловск из Ванкувера пришла шхуна «Каско», зафрахтованная торговой компанией Гудзон-Бей. Компания желала получить от русских властей монополию на скуп камчатской пушнины.

Взамен она обещала взять на себя снабжение товарами и продуктами всего населения Камчатки. Для перевозки товаров по рекам «Каско» доставила плоскодонные катера большой грузоподъемности. Облнарревком разрешил судну совершать прибрежные плавания с заходами в Голыгино, Большерецк, Облуковино, Хайрюзово, Тигиль, Усть-Камчатск и Анадырь для выгрузки товаров в открываемые компанией в этих селениях фактории.

Вечером 23 июня в порту на одном из катеров фирмы — «Соболе» — по неосторожности моториста произошел взрыв топлива и начался пожар. Взрывом один из членов экипажа был сброшен в воду и утонул. Несмотря на то что огонь удалось быстро потушить, матрос катера сильно обгорел и спустя два часа скончался [37, № 28—30].

Имя «Камчатка» носило еще одно судно — шхуна японской торговой фирмы «Нихон Моохи», державшей в Петропавловске магазин. В 1921—1922 гг. она регулярно ходила между Хакодате и полуостровом. 7 июня 1922 г. шхуна вернулась с Командорских островов в Петропавловск, а 15 июня она ушла на западный берег, намереваясь оттуда отправиться Хакодате. Через месяц в Петропавловске получили известие, что при плавании в плотном тумане на западном побережье «Камчатка» налетела на подводный камень в районе м. Утхолокского и погибла. О судьбе ее команды никаких сведений не имелось [32, № 49].

Малые каботажные суденышки нередко становились легкой добычей грозной морской стихии. Происшествия случались и с более крупными судами, приспособленными для дальних морских переходов. Аварии и гибель катеров и шхун в камчатских водах происходили регулярно, нередко оборачиваясь самым трагичным финалом для находившихся на них людей. Одним из наиболее опасных мест был Усть-Камчатск, главный рыбный цех Камчатки.

Летом 1917 г. собственным мореходным катером располагало Первое Камчатское общество потребителей. 16 декабря 1917 г. он вышел из Петропавловска в Усть-Камчатск, имея на борту 11 чел. 18 декабря катер заходил в б. Ольга за водой, а 20 — направился далее. На следующий день разразился сильный шторм... Катер на место назначения не прибыл, его поиски, проведенные охранным крейсером «Командор Беринг», результатов не дали [27, № 17].

В течение промыслового сезона 1919 г. в Усть-Камчатске произошли две крупных аварии с судами прибрежного плавания, причем одна из них унесла жизни 29 чел. Катер фирмы «Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша», буксировавший кунгас с рабочими, вблизи устья р. Камчатки

попал в буруны. Кунгас опрокинулся и накрыл людей, большая часть которых утонула.

В начале июля также вблизи устья во время выгрузки груза и пассажиров с парохода ДФ «Эривань» произошла вторая авария. На моторном катере Первого Камчатского общества потребителей находились 21 чел. Сильной волной его накренило, пассажиры, пытаясь выровнять крен, перевалились в противоположную сторону, после чего следующей волной 15 чел. были опрокинуты в воду. Часть из них удалось втащить обратно на катер, других подняли подоспевшие рыбацкие лодки. В результате этой аварии погибли шестеро корейских и китайских рабочих [4, № 337].

Кораблекрушения случались и в других местах охотско-камчатского побережья. В сентябре 1920 г. из б. Корф в Петропавловск отправилась шхуна «Диана», принадлежавшая Е. Ф. Барькину и А. Морозову, но до весны 1921 г. в порт она так и не пришла. Высказывались предположения, что судно погибло в пути [37, № 20].

10 марта 1921 г. председатель облнарревкома И. Е. Ларин отправил в Няяхан своему эмиссару Шатинскому телеграфное распоряжение проверить, «нет ли каких-либо слухов, полученных через инородцев, о постигшей судьбе шхуны “Диана”, равно судьбе собственников ея Барькина и Морозова. Есть предположение, что шхуну осенними штормами при выходе ея из бухты Корфа унесло к северу, именно — в местность между бухтой Корфа и Анадырем. Запросите также непосредственно Анадырь». Через шесть дней Шатинский ответил следующей депешей: «В районе от Уки до Апуки — Олюторки сведений никаких о шхуне “Диана” нет. Из бухты Корфа в сентябре, по заявлению владельцев, шхуна вышла в Петропавловск. Есть некоторые слухи о гибели шхуны по пути из бухты Корфа в Петропавловск около Лопатки. В Анадыре сведений нет» [38, л. 23—24]. Суденышко носило в океане более трех месяцев.

8 мая 1921 г. в Петропавловске получили телеграфное сообщение о том, что шхуна «Камчатка» торгового дома «Гиббард, Свенсон и К^о», шедшая из США с товарами, вблизи Алеутских островов погибла от пожара. В конце лета 1921 г. на пути к Командорам потерпела аварию шхуна «Чайка». Подоспевший на помощь пароход «Магнит» взял ее на буксир и отвел к о. Медному. Здесь внезапно налетевший шторм выбросил шхуну на берег. Ее команда спаслась [37, № 22, 44].

10 марта 1922 г. из Сизгля в Петропавловск вышла шхуна «Бендер Броз» торгового дома «Сайденберг и Виттенберг». На ее борту находился доверенный фирмы С. Виттенберг. 2 июля шхуна погибла.

В 25 милях от Тигиля она ударилась о подводную льдину и, получив пробоину, стала наполняться водой. Капитан направил судно к берегу, но так как оно быстро погружалось, экипажу пришлось спускать катер и спастись на нем. Вместе со шхунной утонули груз и вещи команды. Весь экипаж, состоявший из десяти человек, уцелел [32, № 27, 28].

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

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

В июне 1923 г. вблизи б. Жировой у м. Красного погибла неизвестная рыболовная шхуна. Промышлявшие неподалеку охотники рассказывали, что в этом районе плавали доски, бочки, обломки лодок и прочие следы катастрофы [39, № 62].

4 сентября 1926 г. в устье р. Олюторка на барах потерпел аварию катер рыбопромышленника В. М. Орлова, заходивший в реку с моря от места стоянки парохода «Симферополь». На нем находились 14 пассажиров, никто из них, включая хозяина катера, не спасся. Среди утонувших были инспектор Дальрыбохоты К. Л. Рослый и его помощник — промысловый досмотрщик А. Гольденберг [40, № 83]. Гибель последних привела к тому, что огромный рыбопромысловый район остался без какого-либо контроля, кроме этого, пропали все материалы о работе рыбнадзора за 1926 г. [41, л. 3].

В начале 1920-х гг. положение в прибрежном судоходстве не изменилось: оно по-прежнему поддерживалось судами, не принадлежавшим камчатским предприятиям и организациям. Такое состояние сохранялась до середины 1920-х гг.

Вот как характеризовала состояние местного каботажного флота газета «Камчатский вестник» в 1919 г.: «...здесь на Камчатке, например, часто приходится слышать, что наша рыбопромышленность уходит в руки иностранцев. Спрашивается, что нами сделано для нашей рыбопромышленности? Уменьшение количества пароходов, повышение фрахта и оставление чуть ли не на произвол судьбы заготовленной рыбы до следующего сезона... Теперь взглянем на наших конкурентов в промышленности — японцев. Там полная противоположность. У нас сокращение количества пароходов — там чуть не правильные еженедельные рейсы по побережью. У нас повышение фрахта, там... десятикратное, наверное, понижение... У нас чуть не сотни тысяч пудов рыбы и икры остается зимовать, а там — скажите, остался ли на всем западном побережье хотя бы один пуд рыбы?» [4, № 138].

13 января 1919 г. Камчатский областной комитет обращался к правлению ДФ с просьбой обратить внимание на обслуживание побережья области, «дабы были соблюдены не только интересы рыбопромышленников, но и населения, страдающего от недостатка как пароходных рейсов, так и от полного отсутствия судов местного плавания». По мнению членов комитета, местным агентам флота следовало предоставить больше прав в части изменения направлений рейсов по побережьям.

Регулярное движение судов в удаленных от Петропавловска районах было единственной возможностью поддержать более или менее сносные условия существования местного населения. В июле 1919 г. жители с. Усть-Озерного на восточном побережье благодарили управляющего областью Н. Н. Червянского за присылку парохода, привезшего продовольствие, «выведшего население из самого критического положения — голода» [4, № 279].

Недостаток водного транспорта, ставящий в безвыходное положение жителей Камчатки и охотского побережья, побудил Владивостокский военно-промышленный комитет принять меры к постройке каботажных деревянных судов грузоподъемностью до 500 т. Он выделил средства на создание требующейся для этого верфи, а фирма «Бринер и К^о» отпустила 12 000 кубических футов леса. Предприятие предполагалось возвести на территории владивостокского коммерческого порта в районе м. Чуркина и на м. Клет. Работы здесь начались зимой 1919 г. [4, № 182].

В этом же году верфь была построена. Она имела лесопилку, эллинг для подъема судов весом до 150 т, кузницу, слесарно-механические

мастерские, крытое помещение для ремонта и постройки небольших деревянных парусно-моторных судов [42, с. 224].

В период 1920—1923 гг. в камчатских водах работали преимущественно иностранные суда, в основном, — японские. В 1922 г. между главным портом северной Японии — Хакодате — и основными пунктами полуострова — Петропавловском, Усть-Камчатском и Большерецком — действовало экспрессное пароходное сообщение, причем владельцы судов, работавших на этой линии, получали правительственные субсидии. В этом году вдоль берегов Камчатки плавали сотни японских пароходов и шхун (по оценкам губревкома их число достигало 500 при полной грузместимости 150 000 т [43, л. 157 об.]). Они часто нарушали правила судоходства. Так, в 1922 г. были зарегистрированы 53 судна, ходившие без навигационных свидетельств [44, с. 66, 70].

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

Регулярные рейсы по камчатскому побережью в 1922 г. совершал японский экспресс «Кобе-Мару» акционерного общества Курибаяси. Об интенсивности его движения говорят следующие данные. 31 мая судно вышло из Хакодате в Петропавловск. 8 июня оно пришло в Петропавловск, на следующий день направилось в Явино, а оттуда, приняв на борт японского консула С. Огата, — назад в Хакодате. 19 июня «Кобе-Мару» вновь отправилось из Хакодате курсом на Камчатку. В Петропавловск из Усть-Камчатска оно прибыло 30 июня.

Вечером 1 июля пароход ушел вне расписания. На вопросы пассажиров о времени выхода представлявший его местный агент ничего не мог ответить. «Насколько нам известно, имеется правильное расписание, но пароход ни разу не пришел и не ушел по расписанию», — отмечала местная газета [32, № 26—36, 39].

Движение «Кобе-Мару» по камчатскому побережью летом 1922 г. отражают данные табл. 2.1.

Таблица 2.1

Прибытие в Петропавловск

1. 8 июня, из Хакодате
2. 30 июня, из Усть-Камчатска
3. 22 июля, из Хакодате

Отход из Петропавловска

1. 9 июня, в Явино
2. 1 июля, в Хакодате
3. Нет данных

Прибытие в Петропавловск

4. 29 августа
5. 17 сентября

Отход из Петропавловска

4. 30 августа, на западный берег
5. 18 сентября, в Усть-Камчатск

Кроме «Кобе-Мару», в Петропавловск в течение навигации 1922 г. регулярно заходил пароход «Кайо-Мару».

Работа «Кобе-Мару» продолжалась и в следующем году. Агент Курибаяси в Петропавловске М. Масуда доводил до сведения местного населения расписание его движения на навигацию 1923 г., в течение которой предполагалось выполнить шесть рейсов по обоим побережьям полуострова и один прямой с заходом в Отару и Петропавловск, табл. 2.2 [39, № 74].

Таблица 2.2

| Первый рейс с заходом в Усть-Камчатск | | | | | |
|---|------------|------------|----------------|----------------|-------------|
| | Хакодате | Отару | Усть-Камчатск | Петропавловск | Хакодате |
| Приход | | 9 мая | 18 мая | 26 мая | 2 июля |
| Отход | 8 мая | 11 мая | 25 мая | 28 мая | |
| Второй рейс по западному берегу | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Западный берег | Петропавловск | Хакодате |
| Приход | | 5 июня | 11 июня | 17 июня | 25 июня |
| Отход | 4 июня | 7 июня | 16 июня | 20 июня | |
| Третий рейс по западному берегу | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Западный берег | Петропавловск | Хакодате |
| Приход | | 28 июня | 4 июля | 10 июля | 18 июля |
| Отход | 27 июня | 30 июня | 9 июля | 13 июля | |
| Четвертый рейс с заходом в Усть-Камчатск | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Петропавловск | Усть-Камчатск | Хакодате |
| Приход | | 21 июля | 29 июля | 2 августа | 11 августа |
| Отход | 20 июля | 23 июля | 1 августа | 5 августа | |
| Пятый рейс по западному берегу | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Петропавловск | Западный берег | Хакодате |
| Приход | | 14 августа | 20 августа | 24 августа | 3 сентября |
| Отход | 13 августа | 15 августа | 23 августа | 28 августа | |
| Шестой рейс с заходом в Усть-Камчатск | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Петропавловск | Усть-Камчатск | Хакодате |
| Приход | | 6 сентября | 12 сентября | 15 сентября | 25 сентября |
| Отход | 5 сентября | 7 сентября | 14 сентября | 19 сентября | |
| Седьмой рейс — прямой | | | | | |
| | Хакодате | Отару | Петропавловск | Хакодате | |
| Приход | | 2 октября | 10 октября | 20 октября | |
| Отход | 1 октября | 4 октября | | 15 октября | |

В 1923 г. «Кобе-Мару» перевозил промысловых рабочих и грузы фирм «Сайденберг и Виттенберг», «Гудзон-Бей» и торговца Кикиучи. В эту навигацию расписание его движения выдерживалось достаточно точно: сопоставление данных табл. 2.2 с действительными сроками прихода судна в Петропавловск и ухода из него показывает, что опоздания с прибытием не превышали одни сутки [39, № 75—93].

Периодичность захода судна в основные пункты вдоль берегов Камчатки, как следует из табл. 2.2, составляла один месяц. «Кобе-Мару» крейсировал по западному побережью до Большерецка и восточному до Усть-Камчатска. Камчатский губревком сообщал, что «кроме означенного парохода остальные суда вдоль берегов Камчатки проводят только случайные рейсы, большинство этих пароходов ходит под иностранным флагом, так же как пароход “Кобе-Мару”, и не могут быть использованы местными властями как способы связи» [45, л. 3].

В 1923 г. единственным отечественным судном, регулярно обходящим камчатское побережье, был пришедший из Владивостока сторожевой корабль «Красный выпел» (бывший «Адмирал Завойко»), контролировавший рыболовные промыслы [45, л. 5].

Все часто менявшиеся в течение 1918—1922 гг. камчатские власти, имевшие различную политическую окраску, в меру своих возможностей пытались регулировать каботажное судоходство и взыскивать налоги с местных судовладельцев, а также с иностранных судов, заходивших в прибрежные воды.

В январе 1919 г. Петропавловская городская Дума утвердила приходную смету городского бюджета в размере 26 600 руб. Одной из доходных статей, наполнявших тощую казну Петропавловска, являлся «сбор с моторов и шаланд, который должен был составить за год 450 руб. [4, № 152]. Летом 1921 г. камчатский податной участок обложил владельцев каботажных плавсредств пошлинами в следующих размерах:

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

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

Пошлины устанавливались в соответствии с «Положением о некоторых мерах к увеличению доходных в казну поступлений», введенных в действие еще в январе 1915 г. [37, № 26].

5 марта 1920 г. областной военно-революционный комитет обсуждал прошение японского подданного Нихон Моохи о разрешении ему ввозить на собственной шхуне товары в Петропавловск и на западное

побережье. Японец получил право на заход только в областной центр, «что же касается плавания шхуны по берегам Камчатки, то этот вопрос оставить открытым до сношения с материком и выработки правильной постановки вообще торгового дела в Камчатской области». Пока же, до получения указаний «из центра», аналогичные заявления, поступающие в комитет, считались «разрешенными настоящим постановлением в его первой части» [31, л. 30].

30 июня 1922 г. особоуполномоченный временного Приамурского правительства в Охотско-Камчатском крае Х. П. Бирич издал приказ № 285, устанавливавший в петропавловском порту брандвахту, несение которой возлагалось на посыльное судно (военный буксир) «Свирь». Теперь все прибывающие в порт суда, кроме кораблей японского военно-морского флота, должны были останавливаться на внешнем рейде для досмотра, карантинного надзора и проверки документов. Только после этого им разрешался подход к пристани в Ковше. Выход из порта допускался лишь при наличии особого пропуска, выданного штабом петропавловского военного района [32, № 38].

23 июля 1922 г. Приамурское правительство уведомило Бирича телеграммой о том, что японским торговым судам разрешается заходить в отдельные пункты края «с платой на основании торгового и таможенного уставов, корабельного и попудного сборов, без права заниматься каботажом между русскими портами» [32, № 51]. Последнее требование японцами игнорировалось, а реальными возможностями для контроля за его выполнением российские власти не располагали.

30 сентября 1922 г. новый глава местной администрации — исполняющий должность начальника Камчатской области капитан 1-го ранга Б. П. Ильин — в соответствии с распоряжением временного Приамурского правительства от 10 мая 1922 г. отдал приказ о взыскании каботажного сбора со всех иностранных судов, посещавших камчатские берега с торговыми целями. Сумма сбора определялась в размере 4 руб. с регистровой тонны. Взыскивать его поручалось управляющему петропавловской таможенной заставой, которому при необходимости, должна была оказывать содействие местная милиция [32, № 67].

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

С целью привлечения в регион продовольствия и товаров первой необходимости власти устанавливали для судов с подобными грузами упрощенный порядок захода. Только за два дня, 10 и 11 марта 1920 г., областной военно-революционный комитет рассмотрел заявления купца Машихина и американца М. Готшалка о разрешении им доставить из США на Камчатку товар на нескольких шхунах. При этом он гарантировал их сохранность и заявил о том, что «привоз иностранных товаров желателен в г. Петропавловск» [31, л. 30 об., 34].

4 июня 1920 г. комитет дал разрешение жившему в Петропавловске японцу Сакагучи Сиотару посетить на шхуне «Камчатка» селения Наяхан, Гижига, Большерецк, Ича, Тигиль и другие для доставки туда по заказу населения продуктов, рыболовных принадлежностей, соли и некоторых крайне необходимых предметов [31, л. 70].

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

2.3. ПОПЫТКИ ОРГАНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО КАБОТАЖНОГО СУДОХОДСТВА

Поздней осенью 1922 г. в Петропавловске установилась советская власть, вскоре распространившаяся на весь Охотско-Камчатский край. Шестилетняя чехарда, вызванная регулярной сменой местного руководства, завершилась. Это позволило начать целенаправленную работу по организации местного каботажа.

К середине 1920-х гг. камчатский водный транспорт состоял из незначительного количества небольших моторных речных и мореходных катеров. В 1923 г. на основных реках Чукотки и Камчатки работали два катера — «Коммунист» и «НЭП». Первым, ходившим по р. Камчатке, распоряжался усть-камчатский райревком. Второй принадлежал анадырскому уездному ревкому и выполнял рейсы протяженностью 700 верст по р. Анадырь, обслуживая ее долину [45, л. 3].

В 1924 г. Карагинский рыбопромысловый район получил катер «Голец». Он поступил в ведение промыслового надзора. По размеру, конструкции и мощности двигателя катер вполне удовлетворял его потребностям. Скорость его движения достигала 8 узлов [46, л. 33].

Естественно, что столь малое количество судов, к тому же непригодных для работы в открытом море, не могло удовлетворить потребностей Камчатки. Усилия губернского революционного комитета

(губревкома) в первую очередь были направлены на то, чтобы вернуть на полуостров хорошо известное всем камчатцам судно — бывшую губернаторскую яхту «Адмирал Завойко». 22 марта 1923 г. уполномоченный губревкома И. Е. Ларин в докладе о состоянии губернии среди первоочередных мероприятий, которые необходимо было «провести в жизнь», называл «предоставление в распоряжение губревкома парохода “Адмирал Завойко” или другого соответствующего судна, способного обслужить нужды губревкома и окупить само себя» [47, л. 29]. Увы, такового пока не нашлось, а «Адмирал Завойко», ставший отныне «Красным вымпелом», вошел в состав Владивостокского отряда боевых кораблей — первого соединения военно-морских сил Дальнего Востока советского периода.

В конце 1923 г. о необходимости приобретения специальных охранных судов, которые можно было бы использовать и для совершения рейсов по пунктам побережий, высказывался управляющий петропавловской таможней А. И. Зимин. В докладе начальнику дальневосточного таможенного округа он писал: «Учитывая экономическое положение государства, о крупном теперь расходе мыслить трудно, но, принимая во внимание, что без охранных судов работа таможенного надзора сведется на нет, все же необходимо понести расходы на приобретение хотя бы моторных дизельевых шхун.

Требования, которым должны удовлетворять шхуны, следующие: 1) корпус деревянный, особенно крепкой конструкции с нефтяным мотором и парусной оснасткой, 2) ход шхуны должен быть не менее 12—11 узлов, 3) обязательно хотя бы одной пушкой вооруженные, с радиостанцией, 4) осадка 6—8 футов, дедвейт 200—300 т... Дедвейт 200—300 т взят из следующих соображений: за ненадежностью каботаж по берегам Камчатки, таможенные суда могут развозить из главных пунктов Камчатки необходимые продукты питания, почту и лиц администрации. Кроме того, таможенный надзор на таких судах необходимо объединить с работой сотрудников рыбоохоты» [43, л. 252].

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

«Для плавания же в районах Охотск — Гижига желательно иметь судно более солидное и железное, это вызывается тем, что часто

сильные штормы в Охотском море не дают возможность укрыться в бухты, коих там очень мало, и судну приходится выдерживать шторм».

Проект Зимина не был реализован из-за отсутствия средств на него.

В 1923 г. во Владивостоке между Наркоматом внешней торговли в лице Дальнешторга и английским акционерным обществом Гудзон-Бей было заключено соглашение о совместной эксплуатации пушных богатств Камчатки. Оно стало основой для проекта двенадцатилетнего договора, которым предусматривалось, что общество ежегодно, начиная с 1924 г., для обслуживания своих торговых операций должно было содержать не менее двух судов. Одно из них предполагалось выставить для обслуживания восточного побережья Камчатки, Анадырско-го и Чукотского уездов, второе — для западного берега полуострова, а также Гижигинского и Охотского уездов. Кроме того, фирма обязывалась иметь два речных парохода для обеспечения населения долин рек Камчатки и Анадыря. Ставки фрахта за провоз грузов и пассажиров на них должны были согласовываться с губернской властью [45, л. 38].

Доверенное лицо фирмы Гудзон-Бей А. К. Гогендейк в плане действий в связи с выполнением названного договора сообщал, что им «будет исходатайствовано перед правлением общества разрешение на приобретение речного колесного грузопассажирского парохода, необходимого для оживления долины, а также с целью удешевления стоимости доставки товаров от устья р. Камчатки вверх по реке, а также приобретение посыльного быстроходного судна около 400 т для обслуживания во время навигации всех портов Камчатской губернии, плавающего под русским флагом» [45, л. 42].

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

Летом 1924 г. в петропавловском порту насчитывалось 65 мелких плаведилиц, принадлежавших исключительно частным владельцам. В их число входили пять катеров и три шлюпки с моторами мощностью от 2 до 12 л. с., девять китайских шаланд грузоподъемностью до 20 т, 24 весельные и парусные шлюпки, 12 грузовых кунгасов грузоподъемностью от 5 до 10 т и восемь еще более мелких кунгасов. Из относительно крупных судов были одна парусно-моторная шхуна грузоподъемностью 20 т, стоявшая на приколе, две японских парусно-моторных шхуны, задержанных за браконьерство и подлежащих конфискации по суду, а также один парусник, поднятый на берег. При этом сам порт собственных плавсредств не имел [43, л. 156].

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

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

Для этого следовало установить не менее трех местных каботажных линий, связывающих аяно-охотское, гижигинско-камчатское и камчатско-анадырское побережья с главной базой. На линии следовало выставить не менее шести парусно-моторных шхун грузоподъемностью 200—400 т [43, л. 132—133]. Этот «особо выработанный тип» судов, как показала практика, оказался наиболее подходящим для условий камчатского побережья.

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

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

10 июня 1924 г. на должность рулевого в общий подотдел поступил Т. С. Трухин. 21 ноября 1924 г. его перевели в торговый подотдел в качестве «рулевого шхуны “Рассвет” с оплатой труда по 10 разряду тарифной сетки (95 руб. 54 коп.)». 2 октября 1924 г. заведующий губкомхозом В. Д. Богомолов своим приказом назначил Р. М. Рогожина

«на временную, сверхштатную должность парусника на шхуне “Рассвет” сроком на один месяц, считая с 1 октября по 1 ноября 1924 г., с оплатой труда по соглашению 110 руб. за проработанный месяц». 20 марта 1924 г. в торговый подотдел был принят Берсенов, которого 1 октября направили в мастерскую слесарем [20, л. 236, 239, 249].

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

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

— за счет средств на содержание шхуны — рулевого Трухина.

1 января 1925 г., ввиду ликвидации в губкомхозе торгового подотдела, вызванной образованием Охотско-Камчатского акционерного рыбопромышленного общества и передачи ему снабженческой деятельности в крае, а также всех товаров, принадлежавших комхозу, Трухин вновь переводился в общий подотдел. В связи с окончанием навигационного периода он назначался «караульщиком плавучих средств», а также временно откомандировывался в мастерскую. С 1 января 1925 г. в штатах мастерской имелись должности механика-моториста и слесаря-механика [48, л. 254, 283].

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

18 апреля 1925 г. постановлением губревкома на базе губкомхоза учреждался губернский отдел местного хозяйства (губместхоз). До зимы 1925—1926 гг. он находился в состоянии организационного периода. В его структуру входили канцелярия, бухгалтерия и части: жилищная, техническая и материальная. Губместхозу передавались городская электростанция, баня, водопровод, склад строительных материалов, а также казенные плавсредства. Штаты местхоза предусматривали должность заведующего плавсредствами с месячным окладом 133 руб. 62 коп. Ему подчинялись моторист, он же заведующий механической мастерской с жалованием в 119 руб. 68 коп., и рулевой, получавший ежемесячно 95 руб. 54 коп. К 1 сентября 1925 г. все три должности были укомплектованы, но их права и обязанности не были определены и людям, их занимавшим, неизвестны [49, л. 1, 2 об.].

4 мая 1923 г. Дальревком выделил губревкому 27 500 руб. для покупки плавсредств. 3 октября 1925 г. губревком извещал Хабаровск

о том, что на приобретение и ремонт шхун «Рассвет» с мотором мощностью 50 л. с. и конфискованной японской «Миодо-Мару» он израсходовал 14 386 руб. («Рассвет» был куплен у некоего Мальсагова за 5 500 руб. не позднее октября 1924 г.). Оставшиеся 13 114 руб. предполагалось «обратить на первоначальную эксплуатацию шхун» [50, л. 8].

Суда достались губместхозу. В его распоряжении, кроме названных шхун, имелся ветхий деревянный «Дагестан», стоивший 300 руб., деревянные катера «Старый большевик» (300 руб.), «Юный пионер» с мотором «Кельвин» мощностью 24 л. с. (5 000 руб.), «Нерпа» с мотором «Грей» мощностью 24 л. с. (2 000 руб.) и «Ара» (800 руб.) [49, л. 6 об.].

Помимо них местхоз располагал морской шлюпкой от шхуны «Миодо-Мару», деревянным «кунгасиком», тремя большими грузовыми кунгасами, один из которых был стар и изношен, тремя металлическими баркасами, подвесным мотором, двумя двигателями типов «Аванс» и «Грей» мощностью по 24 л. с., моторами «Либерти» и «Олдс-Мобил» в 8 и 6 л. с. Осенью 1925 г. местхоз приступил к ремонту «Миодо-Мару», которую он намеревался отправить на западное побережье.

Все губернские плавсредства в 1925 г. делились на две категории: обслуживающие нужды самого местхоза и предполагаемые к работе на побережье. Впрочем, из них действовали только один катер и один кунгас, которые обычно использовались на доставке в город дров, сена и прочих мелких партий груза. Иногда они сдавались в аренду различным городским организациям, но частных заказов не выполняли. Задания судам давала материальная часть местхоза.

Никакого учета работы катера и кунгаса не велось, расходы топлива и масла также не регистрировались. Содержание на них постоянно-го штата с 1 октября 1924 г. по 1 сентября 1925 г. обошлось казне в 2 628 руб. и вместе с затратами на ремонт и материалы достигло 3 125,7 руб. За это время катер проработал 50 дней, то есть один его рабочий день, включая стоянки, стоил 62,5 руб. «Эту стоимость катера, безусловно, ни одна из поездок оправдать не может», — констатировала проверявшая местхоз Рабоче-Крестьянская инспекция (РКИ).

С целью снижения эксплуатационных расходов РКИ предлагала с 1 ноября 1925 г. сократить штат катера. Полностью укомплектовать его следовало к 1 апреля 1926 г. при условии, что экипаж сможет провести мелкий ремонт судна к открытию следующей навигации. В противном случае ремонт предлагалось выполнить сдельно, а команду набрать в самом начале навигации.

Кроме этого, существование мастерской с двумя работниками, предназначенной исключительно для ремонта ограниченного количества плавсредств, признавалось нерациональным. «На расширение же деятельности этой мастерской по обслуживанию населения перспектив нет». И наконец РКИ рекомендовала сократить должность заведующего плавсредствами, а суда передать технической части [49, л. 8—9].

Полагая, что надобность в остальных судах с наступлением зимы также минует, губревком предлагал местхозу подготовить их к зимовке, уволив затем все экипажи. Шхуны «Миодо-Мару» и «Рассвет» нуждались в небольшом ремонте и замене такелажа, для чего разрешалось потратить 500 руб. из ссуды, отпущенной Дальревкомом на покупку новой шхуны. Ремонт предполагалось выполнить в Петропавловске.

Неисправный «Дагестан» (перешедший «в ведение губернской власти как инвентарь до 1917 года») после ремонта должен был превратиться в баржу. На его переоборудование выделялись 300 руб. На катере «Старый большевик» требовалось установить мотор системы «Аванс». Все остальные плавсредства местхозу разрешалось продать. Имевшиеся в его распоряжении понтоны бесплатно передавались агентству СТФ для обслуживания его петропавловского приписного портпункта [51, л. 51].

В начале декабря 1925 г. РКИ подготовила «Доклад о ближайших мероприятиях по улучшению деятельности рыбопромышленности Камчатки». Значительное место в этом объемном документе уделялось вопросам совершенствования транспортного обслуживания. Главным портом, снабжавшим Камчатку всем необходимым, был Владивосток. Отсюда на полуостров направлялись большие пароходы, совершавшие редкие нерегулярные рейсы, заходившие в некоторые пункты побережья всего лишь один раз в год. Из-за отсутствия на местах плавсредств их разгрузка занимала много времени не только собственно на грузовые работы, но и на пробеги от судов до этих пунктов.

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

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

Реализация такой программы могла позволить:

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

— наладить охрану берегов от «хищников», доставку почты, лиц администрации;

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

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

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

Существовавшая система реализации продукции не разрешала отечественным частным рыбопромышленникам и государственным предприятиям (ОКАРО, Дальгосрыбтресту) извлекать наибольшую прибыль и ставила их в зависимость от японского капитала. Накопление же рыбной продукции в определенном месте позволяло направлять ее отдельными партиями в удобное для сбыта время. В перспективе, влияние японского рынка на камчатскую рыбную промышленность можно было уменьшить еще одним способом. С учетом того, что США являлись крупным потребителем мороженой рыбы,

в Петропавловске следовало создать холодильник, с которого вывозить продукцию на экспорт при помощи шхун, оборудованных рефрижераторными установками [52, л. 20—23].

3 октября 1925 г. губревком рассматривал проект расписания срочных рейсов Совторгфлота по северным линиям на навигацию 1926 г., разработанный комиссией под председательством И. Ломбака. В своем заключении комиссия вновь отмечала, что «прямое обслуживание берегов Камчатки из Владивостока не достигает цели, считаем необходимым переход на каботажное обслуживание» [50, л. 9].

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

31 декабря 1925 г. в губревком с ходатайством о необходимости приобретения своего тоннажа для камчатского каботажа обращался уполномоченный Дальгосторга, занимавшегося снабжением северных районов СССР. Его просьбу решили поддержать [51, л. 107]. 24 апреля 1926 г. в Хабаровске президиум Далькрайисполкома рассматривал вопрос о предоставлении Дальгосторгу прав на приобретение двух парусно-моторных шхун, предназначенных для обслуживания его факторий на охотско-камчатском побережье. Проект решения вносил Далькрайплан. Было условлено, что Дальгосторг и краевой Совнархоз выяснят, возможна ли постройка подобных судов на владивостокском Дальзаводе. В случае таковой, им предлагалось заключить соответствующий договор [40, № 62]. Данных о существовании этого договора обнаружить не удалось.

Новое судно у камчатских властей появилось в 1926 г., когда на средства, выделенные Далькрайисполкомом, зимой 1925—1926 гг. во Владивостоке была приобретена шхуна «Камчадал». Ее передали губместхозу. Это судно, пригодное для длительных морских переходов, имело грузоподъемность 114 т.

Перед началом навигации, 15 апреля 1926 г., председатель окрревкома М. П. Вольский информировал хабаровский Далькрайплан о наличии на Камчатке собственных судов следующей телеграммой: «В нашем распоряжении имеются в петропавловском порту две моторно-парусные шхуны: “Рассвет” грузоподъемностью 65 т, требует ремонта мотора, замены мачты; “Камчадал” в 100 т при моторе 50 сил, годная к плаванию. Предположено продать, в случае невозможности безубы-

точной продажи шхуну “Камчадал” — эксплуатировать. Предположен рейс Петропавловск — Владивосток. Окончательный порядок эксплуатации определится в мае» [53, л. 57].

3 июля 1926 г. о состоянии местных плавсредств камчатский окрревком запрашивал заместитель председателя Далькрайисполкома М. И. Целищев: «Телеграфируйте техническое состояние шхун “Дагестан”, “Рассвет”, “Камчадал”, их конструкцию. Ликвидацию в случае пригодности их к работе приостановите до особых распоряжений Крайисполкома» [54, л. 4].

19 июля Камчатка отвечала Хабаровску: «“Дагестан” — корпус хорош, требует нового рангоута, также всей оснастки, установки мотора. Грузоподъемность около 50 т, осадка груженого — 6 футов. “Рассвет” — корпус и рангоут старые, однако еще может работать вблизи бухт или на реках Камчатка, Анадырь. Оснастка имеется, мотор отослан во Владивосток на ремонт. Грузоподъемность около 60 т, осадка груженого — 7 футов. “Камчадал” — корпус хорош, имеет оснастку, мотор установлен, нуждается в регулировке, возможно, в ремонте во Владивостоке. В ближайшее время направляется под парусами во Владивосток с хозяйственными грузами, одновременно для ремонта мотора. Составление смет, приведение “Дагестана” и “Рассвета” в годное к плаванию состояние, также расчет эксплуатации требует приглашения на службу специалиста — капитана шхуны “Камчадал” — по возвращении из Владивостока подлежащего, по мотивам отсутствия кредитов, увольнению» [54, л. 6].

Кроме перечисленных выше судов, в Петропавловске находились арестованные японские шхуны, которые медленно старели, не принося никакой пользы. 7 июля 1926 г. заведующий местхозом Дудко докладывал окрревкому о состоянии шхуны «Сумиоси-Мару», несколько лет стоявшей в порту без использования. Ее содержание по июль 1926 г. обошлось в 209 руб. 58 коп. Длительный простой судна привел его в негодность, в результате чего оно могло затонуть [54, л. 36].

Летом 1926 г. «Камчадал» бездействовал в Петропавловске. 28 июля газета «Полярная звезда» писала: «Или вот стоит у нас зря шхуна местхоза, а знающие люди заявляют, что можно ее с пользой сгонять во Владивосток и обратно. В чем дело? А дело оказывается в том, что никак не могут уже в течение долгого времени договориться с райкомводом о нужном для администрации (командованию шхуны. — С. Г.) личном составе команды. А шхуна стоит себе да стоит, ни работы,

ни пользы не зная...» [40, № 61]. Суть проблемы, о которой сообщала газета, заключалась в следующем.

15 июля 1926 г. окривком рассмотрел представление губместхоза о посылке шхуны «Камчадал» во Владивосток для ремонта и оформления судовых документов. Выход судна был разрешен [55, л. 206]. В качестве капитана на него пригласили бывшего агента СТФ в Петропавловске В. М. Андржеевского. До него судном командовал штурман малого плавания Вихман. Он самостоятельно ходил по камчатскому побережью, но выполнение рейсов до Владивостока ему не доверяли. Вихман остался на «Камчадале» в качестве помощника капитана.

Для укомплектования экипажа шхуны губместхоз 20 июля 1926 г. начал переговоры с профсоюзом торговиков и работников водного транспорта (порткомводом) о приеме на судно матросов, удовлетворявших требованиям, выставленным капитаном и его помощником. Для выхода судна в море под парусами требовались минимум четверо опытных матросов. Андржеевский и Вихман настаивали на приглашении конкретных людей: Кибача, Шубабко, Нен Ги и Кан Понг Не. Два последних, корейцы по национальности, особо отмечались администрацией судна как хорошие специалисты-парусники.

На следующий день порткомвод сообщил о том, что, по его мнению, комплектовать экипаж следует «исключительно гражданами СССР, состоящими членами Союза водников». Он направил на судно двух матросов 1-го класса, а также не возражал против приема одного корейца, подданного СССР, одобрял кандидатуру Кибача и предоставлял губместхозу «право взять моториста по Вашему усмотрению».

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

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

чатке к необходимости развития каботаж в политической и экономической жизни Камчатки».

Масла в огонь конфликта подлил секретарь порткомвода Мокроус, заявивший Дудко о том, что последний не сможет самостоятельно набрать штат и выпустить судно в море, так как «они уже написали в райкомвод и там (во Владивостоке. — С. Г.) наших матросов снимут». Он также пригрозил, что порткомвод за допущенное нарушение исключит Андржеевского из профсоюза.

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

Не видя возможности при этих условиях выполнить плановое задание рейса, а также принимая во внимание, что я являюсь ответственным за жизнь экипажа, который по долгу службы должен в случае несчастия даже спасать ранее себя, — прошу Вас считать меня свободным от обещания вступить в командование вышеозначенным судном для рейса во Владивосток» [54, л. 33].

23 июля 1926 г. Дудко сообщил окрпрофбюро об отказе Андржеевского от должности капитана «Камчадала» в случае невыполнения его требований. Замену ему найти было невозможно, в результате чего намеченная программа эксплуатации судна ломалась в корне. «Благодаря тому, что в Петропавловске имеется всего один капитан дальнего плавания, много плававший на парусных судах, который берет на себя ответственность за сохранность судна и экипажа только лишь при условии предоставления ему права выбора специалистов-парусников, в данное время местхоз не может осуществить плавание и вынужден законсервировать шхуну, неся непроизводительные расходы по ее стоянке в Петропавловске».

Ввиду приближающегося конца навигации, местхоз в очередной раз просил порткомвод не тормозить «развитие каботаж на Камчатке и дать право Андржеевскому подбора специалистов-парусников, так

как мотор на шхуне неисправен и выход шхуны возможен только на парусах. Андржеевский согласен принять предлагаемого порткомводом только одного Самсыгина» [54, л. 32].

Наконец губместхоз обратился в окрревком с сообщением о том, что ввиду отсутствия в Петропавловске опытных моряков, способных заменить отказывающихся выходить в море Андржеевского и Вихмана, он приступает к разоружению «Камчадала» и постановке его на хранение. Окрревком вмешался в ход событий и дал распоряжение профсоюзам «о неприпятствовании администрации шхуны подобрать штат матросов по своему усмотрению, исходя из местных условий ограниченности парусников-матросов и важности скорейшего восстановления дела местного каботажа».

Конфликт благополучно разрешился благодаря личному участию заместителя председателя окрревкома И. Е. Ларина, поддержавшего ходатайство губместхоза и обратившегося 24 июля 1926 г. к окрпрофбюро с рекомендацией «не чинить препятствий к набору штата команды на шхуну “Камчадал”». Профсоюзы оперативно отреагировали известием о том, что «с нашей стороны никаких препятствий к набору штата на шхуну “Камчадал” не будет» [54, л. 1—3].

Итак, с большой нервотрепкой для судовладельца и командования судна, «Камчадал» был подготовлен к плаванию. 14 августа Андржеевский получил инструкцию губместхоза, предписывавшую ему идти во Владивосток без захода в заграничные порты с грузом «железа». Фрахтовые ставки за перевозку устанавливались на уровне действующих тарифов СТФ (не ниже 10 руб. за тонну). По прибытии шхуны во Владивосток капитану следовало оформить документы на судно в бюро Регистра СССР и «других соответствующих учреждениях».

Во Владивостоке на шхуну нужно было установить двигатель «Скандио», отремонтировавшийся на Дальзаводе. Стоявший на «Камчадале» мотор «Болиндер» следовало снять и сдать в ремонт, «исходя из экономии средств, но с гарантией полного исправления». При условии, что ремонт судна не сможет закончиться до наступления осенних штормов, когда его обратный рейс в Петропавловск становился опасным, оно должно было остаться на зимовку во Владивостоке.

Для обеспечения пресловутой «экономии средств» на время зимовки следовало уволить или «согласовать вопрос о зимовке команды во Владивостоке, оплачивая ей владивостокский минимум с таким расчетом, чтобы зимовка... обошлась не свыше 800 руб. до дня отплытия на Камчатку». Перед уходом в Петропавловск шхуна должна была

принять полный груз угля, который следовало закупить по цене не выше 28 руб. за тонну [56, л. 23].

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

19 октября 1926 г. в адрес окрревкома пришла телеграмма от Далькрайисполкома и Управления портовых изысканий Тихого океана с просьбой о «передаче названному управлению шхуны местхоза “Камчадал”». Управление предполагало использовать ее на камчатском побережье. Местные власти решили, «принимая во внимание недостаточность обслуживания судами Совторгфлота административных и хозяйственных нужд окрревкома и вообще побережья Камчатки, считать необходимым оставление шхуны “Камчадал” в распоряжении окрревкома». Местхозу предлагалось срочно разработать план использования судна на оставшееся время в 1926 г., составить смету расходов и сдать его в аренду во Владивостоке, где оно могло работать до весны 1927 г. Управлению портовых изысканий взамен «Камчадала» предлагалась стоявшая в Петропавловске шхуна «Сумиосио-Мару» [57, л. 79].

25 ноября 1926 г. окрревком изыскивал средства на содержание «Камчадала». Его председатель В. Ф. Богатырев указал, что в местном бюджете прямых источников для этого нет, поэтому все расходы должен нести губместхоз. Ему и окрплану следовало продумать программу эксплуатации шхуны на ближайшее время и представить ее окрревкому на утверждение [57, л. 103].

Губместхоз, получивший к тому времени название «Коммунальный трест “Камчатское хозяйство (Камчхоз)”», предполагал использовать «Камчадал» в 1926—1927 гг. следующим образом. Его зимовку в течение четырех месяцев — с 15 ноября по 15 марта — намечалось провести во Владивостоке. В это время на шхуне должен был находиться сокращенный экипаж, состоявший из трех человек: капитана с месячным окладом в 150 руб., матроса (60,8 руб.) и моториста (108,3 руб.). К весне численность команды доводилась до десяти человек: капитана, зарплата которого увеличивалась до 250 руб. в месяц, его помощника (200 руб.), боцмана (91,2 руб.), моториста (108,3 руб.), помощника моториста (104,5 руб.), трех матросов (по 76,0 руб.), ученика (30 руб.) и кока (68,4 руб.). Денежное содержание команды в месяц составляло 1 080,4 руб., кроме этого ей выплачивались еще 151,24 руб. «за дополнительную нагрузку». «Столовые» устанавливались в размере 25 руб. в месяц на человека.

Норма расхода топлива на ходу составляла: «нефти черной» — десять пудов в сутки, керосина — восемь. Для запуска главного двигателя дополнительно отпускались 50 бутылок денатурированного спирта, используемого «для разжигания примусов», нагревавших калоризаторы машины. Общая стоимость топлива определялась в 6 088 руб. На смазку, суточный расход которой достигал 20 фунтов, предполагалось израсходовать еще 400 руб., текущий ремонт шхуны стоил ориентировочно 1 000 руб. в год [58, л. 80—86].

Всего на 1927 г. «Камчадалу» требовалось около 30 тыс. руб., найти которые не удалось. Окревком в целях покрытия расходов, связанных с содержанием шхуны, разрешил сдать ее в аренду на сезон Управлению портовых изысканий и таким способом заработать на содержание судна в будущем [59, л. 3]. Доходы Камчхоза от эксплуатации «Камчадала» за восемь месяцев навигации 1927 г. должны были составить 30 400 руб. (его месячный фрахт обходился в 3 800 руб.), при этом ходовое время принималось равным ста суткам.

«Камчадал» находился в распоряжении треста до конца 1927 г. Новый управляющий Ионов 21 ноября 1927 г. на заседании Петропавловского горсовета сообщил о планах треста по реализации принадлежавшего ему имущества. Шхуны «Дагестан» и «Камчадал», три кунгаса и шаланду он «мыслит продать, оставив лишь для обслуживания города корпус катера “Большевик”, к коему поставить мотор с катера “Пионер” («Юный пионер». — С. Г.), и катер “Пионер”, на каковой поставить менее сильный мотор» [60, л. 10].

Вскоре “Камчадал” был продан за 28 тыс. руб. [61, с. 200]. Так сложилась судьба судна, с которым связывались надежды на возрождение местного мореплавания. Очередной проект устройства камчатского каботажа потерпел неудачу.

Коммунальное хозяйство Камчатского округа в течение 1927 и 1928 гг. состояло из городского отдела благоустройства и треста «Камчхоз», управлявшего всеми коммунальными предприятиями Петропавловска. Вот какой режим работы установил трест катеру «Юный пионер», таскавшему за собой на буксире два кунгаса с дровами, на 1927 г. За сорок рейсов длительностью по трое суток каждый, он должен был переправить в город 4 550 кубометров поленьев. В 1928 г. трест «Камчхоз» был упразднен, а его имущество вошло в отдел коммунального хозяйства [62, л. 4].

В 1929 г. плавсредства, как самостоятельное подразделение комхоза, были ликвидированы, став подсобными хозяйством дровозаготовок.

В 1930 г. коммунальщики намеревались заготовить для отопления города 4 850 кубометров березовых дров [63, л. 7 об.].

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

2.4. КАБОТАЖНОЕ ПЛАВАНИЕ И ГОСУДАРСТВЕННАЯ РЫБОПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Задачей АКО являлось комплексное развитие экономики полуострова. Одним из направлений деятельности общества стало развитие местного прибрежного судоходства.

22 сентября 1927 г. окрревком, в очередной раз отмечая «крайнюю недостаточность связи западного побережья Камчатки с окрестным — Петропавловском», в который раз решил настаивать перед краевыми властями о том, чтобы во время следующей навигации пароходы СТФ, выходящие из Владивостока, имели заходы в Петропавловск на прямом и обратном пути. Кроме этого, он рекомендовал продолжить июньский рейс до Гижиги, а также, «имея в виду предложенное создание в Петропавловске базы снабжения и учитывая повторяющееся недоснабжение рыбалок солью и рыболовным инвентарем, тяжело отражающееся на экономике населения, — считать настоятельно необходимым усиление каботажного сообщения между западным берегом и Петропавловском» [64, л. 5].

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

Для более тщательного изучения порядка и времени перехода к обслуживанию Камчатки «через посредство баз мелким тоннажем (шхунами)» окрревком создал комиссию в составе агента СТФ в Петропавловске Бендрикова, представителя Дальгосторга Бабенко, члена правления АКО Шеина и капитана портпункта Пестова. Возглавил эту комиссию сам председатель окрревкома Богатырев [65, л. 7].

Практическая деятельность АКО началась весной 1928 г. В этом году общество закупило в США пароход «Камчатка» и два деревянных парусно-моторных судна — теплоход «Охотск» и шхуну «Чукотка». Прибытие в Петропавловск двух последних судов ознаменовало рождение каботажного флота Камчатки.

1 октября 1928 г. правление АКО подвело итоги работы своего транспортного отдела за первую навигацию. В его докладе, в частности, говорилось: «АКО надо иметь в своем оперативном ведении такой тоннаж, который мог бы обеспечить перевозки на основном участке работы... Предположено своих судов семь штук и суда каботажного обслуживания от десяти до двенадцати штук» [66, л. 194].

По мнению председателя правления АКО С. П. Нацаренуса, в случае, если удастся обеспечить Камчатку достаточным количеством нефтепродуктов, то «надо для внутреннего каботажника иметь теплоходы (имеются в виду парусно-моторные шхуны. — С. Г.), как более удобные для [доставки] снабженческих грузов... Тогда можно говорить о небольшом каботаже на нефти. Я ставлю вопрос [о том], что нам нужно завозить мелкие каботажные суда, тогда мы лучше будем иметь возможность обслужить все пункты Камчатки» [66, л. 204].

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

8 декабря 1931 г. директор-распорядитель АКО Б. И. Гольдберг, находившийся в Москве в командировке, обращался к руководству Наркомата продовольствия и снабжения (НКПС) СССР с просьбой выделить Камчатке «не менее чем четыре парохода для малого каботажника, приписав их к петропавловскому порту». Для обеспечения зимних рейсов и возможности работы в Авачинской губе, Гольдберг просил также «безоглагательно предоставить петропавловскому порту ледокол» [67, л. 88].

АКО целенаправленно вело работу по организации каботажного плавания. Подготовленный им в 1932 г. проект постановления Пре-

зидиума ВЦИК «О деятельности АКО» вновь содержал положения о необходимости выделения Камчатке ледокола и каботажных судов. В нем, в частности, говорилось: «В развертывании хозяйственной работы все острее сказывается недостаточность мер по улучшению морского транспорта (отсутствие оборудованных портов и судов каботажного плавания)... Плохо оборудованы операции по разгрузке и перегрузке морских судов. Наличие одного ледокола в Авачинской губе уничтожило бы зимние перерывы в морской навигации... Предложить Наркомводу установить с 1933 г. круглогодичные рейсы на Камчатку (из Владивостока и Одессы), для чего предоставить АКО достаточно мощное ледокольное судно для Авачинской губы и не менее шести единиц судов каботажного плавания» [67, л. 140—142].

Возрождение прибрежного плавания датируется серединой 1934 г., когда в составе морского транспортного флота АКО была создана специальная группа малотоннажных судов, состоявшая из ветерана дальневосточных морей — построенного в 1906 г. парохода «Колыма» — и пяти паровых рыболовных траулеров — «Восток», «Буревестник», «Палтус», «Дальневосточник» и «Блюхер» — полученных на Дальнем Востоке в 1929—1930 гг. [68, л. 5]. Организация этой группы, названной «каботажной», позволила АКО не только оперативно доставлять малые партии грузов из Петропавловска в рыбокомбинаты, но и дала возможность перераспределять запасы тары и материалов между отдельными предприятиями.

Суммарная грузоподъемность этих судов составляла всего 2 260 т, то есть не превышала грузоподъемности одного парохода среднего размера, чего было явно недостаточно для обеспечения потребности АКО в перевозках по побережью. В «Контрольных цифрах АКО на 1935 г.» прямо указывается на то, что за год «на пароходе “Колыма” и тральщиках мы сможем перевезти только 8 700 т или 11—12 % потребности» [69, л. 28]. Это обстоятельство по-прежнему заставляло АКО использовать на линиях малого каботажа крупные пароходы, зачастую незагруженные даже наполовину, резко ухудшая показатели работы флота.

Еще одной проблемой, стоявшей перед руководством АКО, было налаживание регулярных пассажирских перевозок между областным центром и рыбокомбинатами побережий. Весьма образно состояние дел в этой сфере описывала газета «Камчатская правда». «Прибрежное население и морские предприятия Камчатки очень страдают от отсутствия правильного сообщения между Петропавловском и обоими берегами Камчатки. Если кому нужно ехать... то он начинает обивать

пороги порта с вопросами: “Кто, куда и когда идет?” Обивают пороги, мешают сотрудникам и нервничают диспетчера. Наконец проносится слух, что какой-то пароход куда-то идет, и тогда у ворот порта разбивается цыганский табор из самодельных палаток, из одеял, шуб, всякой одежды, вне зависимости от погоды и времени года. Тут и женщины, и дети всех возрастов. Здесь же едят, спят и дерутся, пока долгожданный пароход не заберет их и не увезет. Хорошо, если попадется большой пароход, и счастье тому, кому удастся забраться в твиндек и укрыться там от непогоды. А то и так бывает: подвернулся “Кит” — буксирно-спасательное судно, которое имеет право перевозить только 12 человек пассажиров, — а на него сядут их две сотни, и едут они на палубе, уставленной бочками с керосином...» [70, № 271].

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

Первое с чистой грузоподъемностью 700 т предназначалось для рейсов до Усть-Камчатска. Оно должно было иметь осадку около 3 м, позволяющую ему заходить в устье р. Камчатки и «этим самым избежать простоев в ожидании хороших погод». Конструкция судна и его мореходные качества должны были удовлетворять условиям океанского плавания в любой сезон при движении в битом льду и в пределах его кромки. В качестве главного двигателя на нем предполагалось установить двухтактный бескомпрессорный дизель, как вариант допускалась современная клапанная паровая компаунд-машина систем «Ленц» или «Христиансен и Мейер». Скорость хода судна проектировалась в 11 узлов, запас топлива должен был позволять ему находиться в море двадцать суток, численность команды определялась в 27 чел., пассажиров — в 12.

Второе, предназначенное для этого же района, должно было иметь большие размеры (чистая грузоподъемность 1 000 т, осадка 4,2 м, количество пассажиров — не менее 20 чел.). На обоих судах предусматривались по два несамходных кунгаса вместимостью по 10 т и один катер для их буксировки с мотором мощностью 25 л. с. Этими средствами они могли проводить самостоятельную рейдовую разгрузку [71, л. 14].

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

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

В сентябре 1935 г. начальник АКО И. А. Адамович обращался к А. И. Микояну с проектом организации в навигацию 1936 г. пассажирской линии от Петропавловска до Тигиля с заходами в Озерную, Большерецк, Микояновск, Митогу, Кихчик, Пымту, Воровское, Крутогорovo, Ичу и Хайрюзово. «Нерегулярность рейсов по Камчатке во время навигации отрицательно сказывается в деле руководства комбинатами и в деле связи комбинатов с центральным аппаратом АКО в Петропавловске, и с областным центром, настойчивым образом требует такого рода пассажирского рейса» [72, л. 117—119].

В 1936 г. трюмы траулера во время ремонта во Владивостоке были переоборудованы в пассажирские помещения. Тем самым промышленное судно, предназначенное для добычи рыбы, стало использоваться не по назначению. К тому же, стоимость перевозок на траулерах оказалась наиболее высокой. Так, пароход АКО «Ительмен» грузоподъемностью 5 000 т обходился за сутки в 4 500 руб., а траулеры, принимавшие всего 200 т груза, — в 2 630 руб. Да и эта небольшая грузоподъемность использовалась далеко не всегда. Например, 27 сентября 1935 г. «Дальневосточник» вышел в «срочное» плавание на рыбокомбинаты с пустым трюмом, взяв лишь направляющегося в командировку Г. Д. Торопова и нескольких пассажиров [73, № 233].

5 июня 1936 г. клиенты АКО извещались о скором открытии первой на Камчатке пассажирской паровой линии: «Впервые в навигацию текущего года открывается пассажирская линия Петропавловск — Ича и Петропавловск — Олюторка с заходом во все населенные пункты побережий. Обе линии пока будет обслуживать один “Дальневосточник”, переоборудованный во Владивостоке под пассажирское судно. На нем устроено пассажирское помещение на 35 человек. “Дальневосточник” будет совершать рейсы раз в две недели. Таким образом, на каждое побережье ему придется идти раз в месяц» [74, № 128].

В навигацию 1937 г. обслуживание камчатских побережий решили поручить двум судам: «Кольме» и «Дальневосточнику». Первое назначалось на линию Петропавловск — Гижига протяженностью 1 300 миль с заходом в 23 пункта. Второе — на маршрут Петропавловск — Олюторка длиной 860 миль с посещением 13 пунктов, в том числе и Командоров.

«Колыма» должна была выйти в первый рейс между 15 и 20 июня, во второй — 25 июля, «Дальневосточник» — с 15 июня, а затем пятнадцатого числа каждого месяца [75, № 127].

Указанное решение не было выполнено: оба берега полуострова по-прежнему обслуживал один «Дальневосточник». Его первый срочный грузопассажирский рейс закончился вечером 7 июля. Вторым рейсом в начале августа траулер доставил в Петропавловск с восточного побережья 118 пассажиров. Вечером 9 августа он отправился на западное побережье [75, № 151, 176].

В 1938 г. каботажная группа АКОфлота формально распалась, так как большинство траулеров передали в Морлов АКО, где они приступили к работе как ловцы. В 1940 г. из состава АКОфлота выбыла и «Колыма». Отсутствие малотоннажных судов заставляло руководство АКО постоянно отрывать траулеры от промысловой работы, в результате чего специализированное предприятие, созданное для активного лова — Морлов АКО, — систематически не выполняло установленных планов добычи рыбы. Обеспечить же поддержание регулярного грузопассажирского сообщения они не могли ввиду непригодности.

В 1940 г. обнарудовал свой проект устройства камчатского каботажа опытнейший капитан АКОфлота Е. Д. Бессмертный. Его предложения родились не на пустом месте. В них прочитываются идеи, ранее высказанные В. М. Андржеевским и Б. И. Гольдбергом, опыт, накопленный капитанами пароходов АКО, а также предложения талантливого администратора В. В. Перфильева. «В интересах дела, в интересах развития экономики Камчатки считаю необходимым создать товаро-рыбные базы и каботаж из твиндечных судов с чистой грузоподъемностью от 600 до 1 500 тонн каждое». Базы предлагалось организовать в двух местах: в Петропавловске и в заливе Корфа. Первая из них должна была обслуживать рыбокомбинаты западного и восточного побережий до Усть-Камчатска, вторая — остальную часть восточного побережья от Усть-Камчатска до Чукотки, включая о. Карагинский.

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

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

Каботажные рейсы должны были совершать шесть специальных судов: четыре грузоподъемностью по 1 500 т, приписанные к петропавловской базе, и два, находившиеся в распоряжении корфской. Грузоподъемность последних оценивалась в 500—800 т и 1 000—1 200 т.

«Могут сказать, что на все это потребуются большие капитальные затраты. Да, потребуются. Но эти затраты окупятся в год-два за счет ликвидации убытков, которые ежегодно терпит госрыбтрест АКО от простоев пароходов, от невывоза продукции, от потери качества. На деньги, идущие на оплату убытков, уже можно было бы построить не один закрытый порт. Нельзя смотреть на дело освоения Камчатки только с точки зрения сегодняшнего дня, надо на это смотреть с точки зрения будущего» [73, № 27].

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

О необходимости возрождения прибрежного плавания вновь заговорили уже после войны. В марте 1947 г. руководство морского транспортного флота Главкамчатрыбпрома (ГКРП), пришедшего на смену АКО, обращало внимание областного руководства и Министерства рыбной промышленности СССР на эту проблему.

Оно полагало, что «в целях удешевления стоимости эксплуатации флота на грузоперевозках по Камчатке вполне назрел вопрос создания мелкотоннажного флота как для местного каботажа, так и для межкомбинатских перевозок. Наличие... судов типа парусно-моторных шхун грузоподъемностью 500 т даст возможность резко увеличить

грузопоток на побережье Камчатки, одновременно завезти путинные грузы и вывезти рыбопродукцию, устранил простои крупнотоннажных судов на комбинатах». Груз, доставленный большим пароходом на комбинат, обычно обрабатывался только в одном пункте, к которому со всех баз стягивалось множество рейдовых плавсредств. Наличие шхун могло дать возможность одновременно подать грузы по всем базам, чем позволило бы увеличить скорость выгрузки в три-четыре раза.

По-прежнему остро стояла проблема перевозки людей. «Пассажиры перевозятся на палубах или в твиндеках грузовых судов, проживают месяцами в ожидании возможности выехать в комбинаты. Необходимо, наряду с разрешением вопроса о мелкотоннажном флоте, дать Камчатке регулярное пассажирское сообщение обоих побережий с Петропавловском за счет постройки четырех специальных пассажирских судов на 250—300 чел. вместимостью каждое» [76, л. 11].

Острая потребность в малотоннажном флоте вызвала к жизни еще один, впрочем также неосуществленный, проект создания каботажного флота для работы на камчатском побережье. Им стала попытка построить суда на сахалинском Пограничном лесокомбинате, входившем в систему АКО. Здесь в 1942 г. были заложены три шхуны водоизмещением 700 т с грузоподъемностью 290 т с корпусами из листовницы и моторами мощностью 300 л. с.

В течение 1943—1944 гг. их строительство шло крайне медленно, в том числе и из-за отсутствия опыта создания таких относительно крупных судов. В июне 1944 г. сроком их готовности называлось 15 июля 1945 г. Однако корпуса шхун с большим трудом были спущены на воду только в 1946 г. Проект спуска разработал московский институт «Гипрорыба». В нем не учли, что на верфи не было для этого подходящих приспособлений, поэтому реализовать его не удалось. Тогда новый проект на месте разработал инженер верфи В. В. Гриб. Подготовительные работы к спуску продолжались до 20 июня и, наконец, 5 июля 1946 г. все три шхуны, через пять лет после закладки, закачались на воде. Спусти четыре дня их счалили тросами, после чего караван взял на буксир пароход «Ительмен» [77, № 161].

В середине июля «Ительмен» прибыл в Петропавловск. Шхуны решили достраивать на здешней судовой верфи (ПСРВ). Стоимость их корпусов с буксировкой превысила 3 млн руб. В ожидании достройки на ПСРВ суда стояли до января 1948 г., пока шторм не сорвал их с места и не выбросил на отмель.

При обследовании шхун, стоявших на мели, выяснилось, что их корпусам необходим ремонт. С большим трудом и затратами около 300 тыс. руб. суда были вновь поставлены на ПСРВ. Здесь к 15 октября 1948 г. их рассчитывали поднять на берег и окончательно закончить в мае 1949 г. Но из-за недостатка конструкторов, отсутствия рабочих чертежей и механизмов, достройка шхун оттягивалась, и в 1949 г. так и не завершилась. Затраты на подъем составили 800 тыс. руб., проектные работы потребовали 300 тыс., а стоимость механизмов и их монтажа оценивалась еще в 2 млн руб. на каждое судно.

В октябре 1948 г. начальник управления флота ГКРП П. Д. Киселев докладывал Хабаровскому крайкому ВКП(б) свои соображения по дальнейшей судьбе многострадальных шхун. Он полагал, что в сложившихся условиях их достройка не имела смысла. По нормам Регистра СССР срок эксплуатации судна, построенного из качественной лиственницы, составлял девять лет, в то время как шхуны, еще не будучи рожденными, уже имели поврежденный гниением набор шестилетнего возраста. С учетом темпов работ на ПСРВ, на их достройку могло уйти до двух лет, а это значит, что работать судам в море оставался всего лишь один год. Наиболее разумным, по мнению Киселева, было бы их корпуса с наименьшими затратами в течение зимы 1948—1949 гг. оборудовать под несамходные обрабатывающие базы для тресколовных кавасаки, работавших в Авачинском заливе [71, л. 16].

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

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

19 октября 1947 г. в Петропавловск прибыл караван из трех судов: шхун «Коралл», «Кальмар» и сопровождавшего их парохода «Барнаул». Он отправился из Либавы (современная Лиепая) в мае, по пути посетил Киль, Плимут, о. Мадера, Миндао, прошел через Панамский

канал, заходил в мексиканский порт Салино-Круз, Лос-Анжелес, Лонг-Бич и Сиэтл. Из последнего порта караван вышел 12 сентября курсом на Петропавловск. На последнем отрезке пути его потрепал жестокий шторм, но переход закончился благополучно. Общая протяженность маршрута составила 17 000 миль [78, № 244].

В ноябре 1947 г. из Ленинграда на Камчатку вышел еще один отряд в составе шхун «Жемчуг», «Мидия», «Актиния» и «Ульва». В Либаве к ним присоединился флагманский пароход «Умба» (капитан Бараташвили). При заходе в Штеттин на шхуны погрузили цемент. Их плавание в Балтийском море сопровождалось большим риском: еще не все его участки были обезврежены от мин, выставленных во время войны. Особенно тяжело парусникам пришлось возле берегов о. Рюген — здесь шторм чуть не выбросил «Жемчуг» на скалы. В наиболее тяжелых ситуациях на помощь шхунам приходила «Умба», бравшая их на буксир [79, № 188].

Как следует из сохранившихся документов, строительство шхун проводилось совершенно неудовлетворительно. Все они после прибытия на Камчатку находились в плохом техническом состоянии и требовали капитального ремонта [80, л. 97]. По этой причине в 1948 г. эксплуатировались всего три судна: «Коралл», «Медуза» и «Кальмар». Показатели их работы приведены в табл. 2.3.

Таблица 2.3

| Судно | Рейсы | Груз, т | Использование грузоподъемности, % | Аварии |
|---------------|-----------|--------------|--------------------------------------|----------|
| «Медуза» | 8 | 1 196 | 50 | 7 |
| «Кальмар» | 4 | 678 | 56 | — |
| «Коралл» | 2 | 275 | 46 | — |
| Всего: | 14 | 2 149 | 50,6 | 7 |

В сентябре 1948 г. управление флота ГКРП подводило итоги работы шхун. В большинстве рейсов они загружались разными техническими грузами, бочечной и ящичной клепкой, что не давало возможности полностью использовать их возможности (средний коэффициент грузоподъемности составлял всего 50,6 %). Попутно выяснилось, что при перевозке продовольствия их полностью загружать нельзя из-за значительной течи корпуса: имелся ряд сообщений о том, что продукты, доставленные шхунами, оказались подмочены.

Грузовые операции оказались затруднены: разгрузка была возможна только при штилевой погоде, так как происходила или вручную, или при помощи лебедок, служивших для подъема парусов и якоря. Их использо-

вание для снятия грузов вызывало частые поломки. Много времени (5—6 ч) при участии всей палубной команды занимала подготовка гика к работе. Погрузка или выгрузка на рейде велась только через один люк, а у борта становился всего лишь один кунгас.

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

Итогом работы шхун в первую навигацию стали расходы на их содержание, превысившие фрахт, полученный за перевозки [81, л. 3].

Плохо обстояло дело и с обеспечением парусников квалифицированными моряками. Условия труда на них оказались гораздо тяжелее, чем на крупных судах, а ставки заработной платы были заметно ниже. «По этой причине желающих работать на шхунах нет, и каждый пытается под каким-нибудь предлогом уйти со шхуны. Много раз ставился вопрос перед министерством, но он до сих пор не решен». Численность экипажей шхун составляла 15 чел. (капитан, два его помощника, радист, боцман, плотник, пять матросов, механик, два моториста и кок). Руководство флота ГКРП полагало, что зарплата для их палубных команд должна быть на 50 %, а для машинных команд — на 25 % выше, чем на пароходах.

Отрицательный опыт первой навигации был учтен, и в последующие годы шхуны работали более успешно. В дальнейшем еще раз было показано, что наиболее пригодными для каботажных рейсов по побережью (как из Петропавловска, так и между рыбокомбинатами) оказались малотоннажные суда, в число которых входили указанные шхуны. Они оказались достаточно эффективными: переброска малых партий грузов позволяла улучшить использование крупнотоннажных судов. Шхуны перевозили не только грузы, но и людей. Так, за девять месяцев 1950 г. шесть парусников сделали девять специальных рейсов, перебросив несколько сотен пассажиров.

Увеличение численности флота за счет шхун потребовало строительства двух слипов для подъема их на берег на зимовку (эти слипы использовались также для подъема сейнеров). Дополнительно к шхунам, ГКРП считал необходимым в течение 1949—1950 гг. пополнить

свой флот не менее чем пятью небольшими пароходами грузоподъемностью 1 500—1 800 т [80, л. 99].

Поступление шхун продолжалось и в 1950 г.: в феврале из Ленинграда в сопровождении ледокольного буксира вышли «Комета», «Осьминог», из других портов Балтийского моря — «Чайка» и «Перламутр». Суда соединились в Северном море. Возглавила отряд «Комета». С парусников сообщали: «Несмотря на трудности плавания в штормовое время года, экипажи чувствуют себя превосходно. Многие у нас совершают такой длительный переход вторично. Пользуясь попутными ветрами, идем под парусами, стремясь сэкономить как можно больше горючего. Шхуны проходят до 200 миль в сутки. Всего предстоит преодолеть 18 тыс. миль. Обещаем переход завершить досрочно, сдать шхуны рыбакам Камчатки пригодными для немедленного введения в эксплуатацию». В мае 1950 г. в Петропавловск прибыли «Янтарь», «Устрица» и «Минтай», отправившиеся в далекое плавание из Либавы 8 февраля [82, № 72, 119].

В 1951 г. ГКРП владел уже тринадцатью шхунами. Все они имели требовавшие замены мачты с продольными трещинами, большинство корпусов текли из-за деформации [83, л. 13; 84, л. 94].

В 1952 г. были разработаны мероприятия по использованию шхун на конкретных маршрутах, для чего их закрепили за отдельными рыбокомбинатами. Это позволило облегчить ремонт и ускорить обслуживание судов [85, л. 42].

Кроме производственных целей, парусники использовались в качестве учебных. Для этого выделялись баркентины «Штурман» и «Горизонт», отличавшиеся от своих собратьев наличием прямого парусного вооружения. На них проходили практику студенты Петропавловск-Камчатского морского рыбопромышленного техникума, позже преобразованного в среднее мореходное училище.

«Штурман» пришел 24 апреля 1948 г. Вот как описывала его плавание газета «Камчатская правда»: «Под управлением опытного капитана т. Темпова горсточка смелых советских моряков провела малое судно через четыре моря и два океана. Экипажу пришлось выдержать под различными широтами неравную борьбу со свирепыми штормами, шквалами, ураганами и тропическими ливнями. Восемь месяцев советские моряки были оторваны от родной земли. Но они не ощущали одиночества. Каждый день они слушали голос Москвы. Ничто не могло нарушить дружбы и трудовой спаянности экипажа. В течение всего перехода регулярно проводились беседы и политзанятия, работа-

ли кружки техминимума. Выпускалась стенная газета. Команда соревновалась за образцовое несение вахты, за сохранение судна и механизмов» [79, № 98, 122].

Баркентина имела каюты для практикантов, способные вместить 37 чел. Ее первый выход в учебный рейс намечался на лето 1948 г.

Несмотря на то, что к началу 1950-х гг. транспортный флот ГКРП насчитывал 33 судна с общей грузоподъемностью 40 600 т, полностью обеспечить потребности полуострова в грузовых и пассажирских перевозках он не мог. Значительная их доля приходилась на суда Министерства морского флота СССР (ММФ СССР). Его работа имела ряд крупных недостатков, преодолеть которые не удалось в течение многих лет.

Для улучшения обслуживания районов Камчатской области морским транспортом проект пятилетнего плана развития народного хозяйства в послевоенный период (1946—1950 гг.) намечал создать в Петропавловске Камчатское управление государственного морского пароходства. Одной из его задач должна была стать поддержка регулярной связи областного центра с районами путем организации местного каботажного плавания. Для этого ему следовало располагать не менее чем тремя грузопассажирскими судами в 1 000—2 000 т [86, л. 18].

Предприятие, получившее название «Камчатско-Чукотское государственное морское пароходство» было организовано в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 1 февраля 1949 г. В середине 1949 г. оно уже располагало шестью судами общей грузоподъемностью 17 040 т [87, л. 68].

2.5. ОРГАНИЗАЦИЯ КАМЧАТСКО-ЧУКОТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

Первыми термин «морское пароходство» применительно к Камчатке употребили руководители АКОфлота. В конце 1937 г. исполняющий обязанности его начальника И. И. Петров указывал, что флот всегда «рассматривался как подсобный... служащий для целей выполнения путины». Отсутствие единого руководства АКОфлотом порождало массу проблем, выразившихся в частом нарушении графиков движения пароходов, больших простоях, лишнем перевалках и порче грузов. Ожидая в 1938 г. увеличения численности судов, Петров предлагал реорганизовать управление АКОфлота в самостоятельное камчатское пароходство, подчиненное Главрыбе НКПП СССР.

Это должно было исключить эксплуатацию судов «партизанскими методами» и улучшить их работу [88, л. 7].

Об этом же в ноябре 1938 г. говорил новый начальник АКОфлота Егоров: «Флот АКО перерос рамки узкого значения подсобного для путины флота и в конечном счете превращен в настолько узкое место в общем хозяйстве Камчатки и в той же путине, что флоту неизбежно нужно уделить большое внимание, поставив его в условия дальнейшего роста в ногу с растущим хозяйством и культурными нуждами Камчатки. Мыслится это путем придания ему самостоятельности, выделив его в камчатское пароходство Наркомпищепрома с подчинением Главрыбе, и при этом широко развернуть жилищное строительство, строительство порта и механизацию...» [89, л. 26].

Названные инициативы развития в 1930-х гг. не получили. К идее создания на Камчатке автономного судоходного предприятия вернулись уже после Великой Отечественной войны. Оно должно было разгрузить флот ГКРП, усилия которого следовало сосредоточить на обслуживании нужд рыбной промышленности.

В марте 1947 г. свои соображения о необходимости учреждения камчатского пароходства высказывал А. З. Матусевич, агент ДВГМП в Петропавловске. Главную проблему он видел в том, что суда, уходившие из Владивостока на Камчатку на срок от трех до девяти месяцев, не имели здесь базы. Морское агентство, располагавшее небольшим помещением и незначительным штатом, не могло удовлетворить всех потребностей. Оно не имело ни складов, ни ремонтных мастерских. Прибывавшее снабжение хранилось на базах ГКРП. Оттуда же агентство получало недостающее, «отрывая от рыбной промышленности ценные и фондируемые материалы». Весь необходимый судам ДВГМП ремонт также выполнялся силами ГКРП.

По мнению Матусевича, выход был только один: «наступила пора серьезно поднять вопрос о создании Камчатского государственного морского пароходства. Оно должно регулярно обслуживать линии Петропавловск — Владивосток, Петропавловск — Усть-Камчатск — Корф, Петропавловск — Ича — Палана, Петропавловск — западное побережье. Создания пароходства требуют государственные интересы и этот вопрос должен быть решен положительно, и чем быстрее, тем лучше» [78, № 71].

В планах ДВГМП Камчатка всегда занимала последнее место. Зачастую сюда отправлялись случайные суда, экипажи которых не знали специфических условий работы в местных водах. Пароходство слабо координировало свою работу с потребностями ГКРП, следствием чего

являлись запаздывание с завозом путинных материалов и отправка судов с ними в период путины, а также поздняя постановка пароходов под вывоз рыбной продукции. Агентство ДВГМП в Петропавловске не имело никаких прав: капитаны судов подчинялись лишь указаниям из Владивостока.

В 1947 г. для рыбопромышленных предприятий Камчатки планировалось завезти с материка 110 000 т угля. Из-за несвоевременной подачи судов ДВГМП фактически доставило только 66 000 т. Отсутствие топлива стало причиной того, что в Петропавловске ежедневно простаивало по 10—15 пароходов, в то время как на рыбопромышленных предприятиях находилось 67 967 т продукции и 156 000 ящ. консервов. Недостаток тоннажа ДВГМП вызвал более чем двухмесячную задержку в доставке кокса и карбида, предназначенного для ПСРВ, литейный цех которой из-за этого не работал полтора месяца.

Особенно напряженное положение складывалось с перевозками людей. По данным петропавловского агентства ДВГМП, в 1946 г. на полуостров их было доставлено специальными пассажирскими судами всего лишь 7 % от общего числа. Остальные ехали на обычных грузовых пароходах [78, № 71].

Пассажироток на Камчатку через Владивосток в один конец в конце 1940-х гг. составлял, в среднем, 4 000—5 000 чел. в месяц. Только за 1947 г. суда ДВГМП перевезли 97 514 чел. без учета пассажиров, доставленных на побережье и обратно прямыми рейсами из Владивостока. Несмотря на большой объем, пассажирское сообщение с Камчаткой было налажено плохо. Люди, ехавшие сюда, по 20—45 дней ожидали суда во Владивостоке, проживая во временных палатках, на вокзале и даже на улицах.

В еще более плохих условиях находились рабочие рыбокомбинатов. Пассажирское сообщение здесь вообще отсутствовало, люди вывозились на грузовых судах, на которых они размещались в твиндеках на нарах. Такие условия перевозки не являлись исключением даже для женщин с грудными детьми и тяжело больных. Срок ожидания отъезда в отпуск или на лечение на комбинатах достигал трех месяцев. Аналогичная картина наблюдалась и в Петропавловске: осенью 1948 г. в городе скопилось 6 100 пассажиров, ждавших отправки во Владивосток на протяжении двух месяцев под открытым небом [90, л. 117, 128].

Камчатский обком ВКП(б) и облисполком неоднократно обращались в различные инстанции с просьбами об улучшении перевозок людей. Так, 2 января 1947 г. они направили министру морского флота

П. П. Ширшову просьбу о выделении двух судов (по 1 500—2 000 т) для организации регулярных грузопассажирских рейсов на западное и восточное побережье Камчатки, а также об установлении постоянной пассажирской связи между Петропавловском и Владивостоком.

Не получив ответа, обком 17 февраля 1947 г. обратился к заместителю председателя Совета Министров СССР А. И. Микояну с просьбой обязать ММФ СССР выделить для обслуживания линии Владивосток — Петропавловск два или три пассажирских судна, а также аналогичные суда для обслуживания западного и восточного побережий.

На последнее послание вместо Микояна откликнулся П. П. Ширшов, который пояснил, что с открытием навигации 1947 г. на линию Владивосток — Петропавловск ММФ выставит грузопассажирские суда «Смольный», «Двина» и «Балхаш». Кроме этого, для регулярного обслуживания камчатского побережья из Петропавловска оно намечает перегнать в этом году с Балтики два твиндечных судна — «Нарва» и «Павловск» — грузоподъемностью в 2 600 и 2 185 т.

Работа трех первых судов началась в мае 1947 г. До конца года они совершили 16 рейсов и перевезли 18 329 чел. Кроме этого, один внеплановый рейс выполнил пароход «Урал», доставивший еще 1 520 пассажиров. Общая численность перевезенных, как видно, была далеко не достаточна для покрытия потребности, обеспечивая последнюю всего лишь на четверть.

Два последних судна на Камчатку до конца 1947 г. так и не прибыли. В феврале 1948 г. линию Владивосток — Петропавловск обслуживал только один теплоход «Двина», не пригодный для зимних плаваний. Его твиндеки, в которых размещались пассажиры, не имели теплоизоляции, в результате чего их потолки отпотевали и на людей падали капли воды. Ее испарение вызывало сырость и грязь. Отсутствие вентиляции и водостока приводило к тому, что скапливающуюся в твиндеке воду можно было отливать только ведрами. В рейсе, начавшемся 14 декабря 1947 г., на теплоходе следовало 1 500 чел. вместо положенных по норме 720. Плохие бытовые условия вызвали массовую заболеваемость, приведшую к смерти в пути двух пассажиров.

В навигацию 1948 г. линию обслуживал единственный пассажирский пароход «Балхаш», который по свидетельству секретаря Камчатского обкома ВКП(б) М. Орлова «содержится грязно, питание для пассажиров организовано исключительно плохо, вся работа ресторана и столовых строится на продаже спирта. Грубо обращается команда с пассажирами. Даже в каютах первого класса отсутствуют элементар-

ные удобства: нет вешалок, у дверей в гардеробе отсутствуют ручки и запоры, зеркала сняты, в большинстве умывальников отсутствует вода. Выход парохода из Владивостока в рейс в октябре и декабре переносился с одного числа на другое по пять раз, и в первом случае — задержан на 20 дней, во втором — на месяц...» [90, л. 128].

Объем пассажирских перевозок на линии Владивосток — Петропавловск и по побережьям в 1946—1948 гг. показан в табл. 2.4 [90, л. 214].

Таблица 2.4

| Направления | 1946 г. | | 1947 г. | | 1948 г. | |
|----------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | ММФ | ГКРП | ММФ | ГКРП | ММФ | ГКРП |
| На Камчатку | 31 870 | 1 890 | 33 816 | 415 | 30 981 | 1 270 |
| С Камчатки | 28 945 | 420 | 31 083 | 1 283 | 32 982 | 541 |
| Внутри области | 32 195 | 6 898 | 32 615 | 14 765 | 29 182 | 8 476 |
| Всего: | 93 000 | 9 208 | 97 514 | 16 463 | 93 145 | 10 287 |

Сложившееся положение заставило секретаря Камчатского обкома ВКП(б) М. Скляренко 4 февраля 1948 г. обратиться к секретарю ЦК ВКП(б) А. Жданову с просьбой «заставить Минморфлот упорядочить работу дальневосточного морского флота и его руководящего органа — морпароходства, а в целях лучшего обслуживания народнохозяйственных нужд нашей области со стороны флота, — в 1948 г. создать на Камчатке морпароходство, в составе которого иметь грузовые, пассажирские и специальные суда, могущие обеспечивать грузовые и пассажирские перевозки в соответствии с пятилетним планом нашего развития» [90, л. 119].

В течение 1948 г. положение дел в обеспечении завоза на комбинаты области путинных материалов и рабочей силы, а также с вывозом рыбопродукции не улучшилось. Чтобы предотвратить лишние перевалки грузов в Петропавловске и повысить оперативность их доставки к месту назначения, камчатские областные власти на протяжении всего 1948 г. неоднократно ставили вопрос перед краевыми организациями и министерствами о завозе их на рыбокомбинаты непосредственно из Владивостока. Для этого следовало выделять суда грузоподъемностью 3 000—4 000 т, имевшие большие запасы воды и топлива, пригодные для плавания во льдах и работы на открытых рейдах. Эти просьбы длительное время оставались без ответа.

ММФ зачастую отправляло на Камчатку неисправные суда, неспособные успешно работать в весенний и осенне-зимний периоды, когда преимущественно стояла штормовая погода. Так, пароход ДВГМП «Каширстрой», находившийся с грузом продовольствия на западном

берегу с 15 октября по 20 ноября 1948 г., израсходовал 1 000 т угля и по причине плохого технического состояния был вынужден зайти в Петропавловск. Из-за тяжелого положения с продовольствием в комбинатах западного побережья его груз был срочно перегружен на пароход ГКРП «Кура» и направлен на место назначения. После этого «Каширстрой» простоял в порту два месяца в ожидании бункера до Владивостока. За время стоянки он сжег еще 600 т угля, то есть количество, достаточное для указанного перехода.

Пароход «Шексна» Сахалинского пароходства в конце августа 1948 г. Главным управлением флота и портов дальневосточных морей (Главдальфлотом) был направлен в Петропавловск для доставки отсюда продовольствия на западное побережье. За четыре месяца работы пароход перевез всего 962 т, причем трижды заходил в Петропавловск за пополнением запасов угля и воды. В декабре он попал в шторм, получил повреждение и оказался совершенно непригоден для зимней работы на открытом рейде. С прибытием судна в порт 27 декабря 1948 г., содержимое его трюмов перегрузили на пароход «Игарка».

Таким образом, в результате выделения неисправных судов, ряд рыбокомбинатов на длительное время оказался без продовольствия. Областные власти полагали, что руководство ММФ, не желая «доставлять грузы рыбной промышленности и продовольствия рыболовпотребкооперации из Владивостока непосредственно на рыбокомбинаты, прибегло к такой практике, как загрузка и отправке на Петропавловск судов с недостатками, не дающими им работать в зимних условиях на открытых рейдах» [90, л. 124—125].

В сентябре 1948 г. работу транспортного флота в дальневосточном бассейне рассматривал Совет Министров СССР. 29 сентября и 20 ноября 1948 г. он принял постановления о совершенствовании грузоперевозок. Однако положение дел после этого не улучшилось. В конце 1948 г. и в январе 1949 г. в Петропавловск в массовом количестве пошли все грузы, предназначенные рыбокомбинатам. В итоге в обоих петропавловских портах их скопилось 55 245 т, среди которых находилось 6 040 т продовольствия, 2 312 т промтоваров, 3 182 т фуража, 4 618 т ящичной и бочечной клепки, 2 195 т цемента. С учетом того, что все склады и открытые площадки ГКРП, Рыболовпотребсоюза и Камчатторга были уже заполнены, это резко осложнило обработку прибывающих судов. В их трюмах находилось более 30 000 т грузов при недостатке продовольствия на рыбокомбинатах.

Предпринятые в декабре 1948 г. и январе 1949 г. попытки доставить снятое в Петропавловске продовольствие на побережье судами ГКРП и ММФ не увенчались успехом из-за сложных метеоусловий и ледовой обстановки. В декабре 1948 г. на пароходы «Терек», «Кура», «Ительмен» и «Игарка» погрузили 4 418 т продовольствия. Они до февраля 1949 г. не могли пробиться во льдах к поселкам и разгрузиться [90, л. 119—121].

Для обеспечения путины 1949 г. и вывоза продукции 1948 г. требовалось перевезти в общей сложности 200 000 т. Всего же для покрытия нужд области в 1949 г. следовало завезти около 500 000 т различных грузов. С доставкой такого количества в течение трех-четырёх месяцев, оставшихся до начала путины, флот ГКРП самостоятельно справиться не мог, так как из восемнадцати имевшихся у него судов, исправными были только восемь, остальные требовали капитального ремонта.

С учетом того, что до апреля работу флота на западном берегу затрудняли льды, основной поток снабжения на комбинаты следовало ожидать в мае и в июне 1949 г. Доставка в такой ограниченный срок массы грузов угрожала скоплением там пароходов, могущим парализовать работу предприятий из-за недостатка кунгасов, катеров и рабочей силы для разгрузки. Для того чтобы избежать этого, требовалась особо четкая организация работы судов ММФ, чего по опыту предыдущих навигаций ожидать было трудно.

Еще одной проблемой, стоявшей на пути ритмичного завоза грузов и вывоза рыбопродукции, являлось отсутствие в Петропавловске угля и жидкого топлива для судов ДВГМП. На протяжении нескольких послевоенных лет для них так и не были созданы необходимые запасы. В результате суда, приходившие в Петропавловск, длительное время бездействовали. Так, в конце 1948 г. и начале 1949 г. простой пароходов «Степан Разин», «Войков», «Красногвардеец», «Каширстрой», «Шексна», «Урицкий», «Уралмаш» и «Бухара» достигал от 20 до 90 суток.

В результате график вывоза камчатской рыбопродукции, совместно разработанный министерствами рыбной промышленности и морского флота, ломался в корне, а тысячи тонн продукции 1948 г. и даже более ранних лет продолжали оставаться на комбинатах. Вывоз с предприятий ГКРП рыбных товаров, произведенных в 1946—1948 гг., по состоянию на март 1949 г. показан в табл. 2.5 [90, л. 213].

Таблица 2.5

| Год | Рыбопродукция, тыс. т | | | Консервы, тыс. ящиков | | |
|---------------|-----------------------|--------------|-------------|-----------------------|----------------|--------------|
| | к вывозу | вывезено | остаток | к вывозу | вывезено | остаток |
| 1946 | 96,8 | 96,5 | 0,3 | 683,8 | 661,7 | 22,1 |
| 1947 | 82,7 | 62,4 | 24,8 | 692,6 | 498,5 | 194,1 |
| 1948 | 117,3 | 73,4 | 43,9 | 697,3 | 296,4 | 400,9 |
| Всего: | 296,8 | 232,3 | 69,0 | 2 073,7 | 1 456,6 | 617,1 |

Таким образом, к концу 1940-х гг. предпосылками к созданию собственного камчатского морского пароходства стали потребности:

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

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

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

Принципиальное решение о создании Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства (КЧГМП) с базой в порту Петропавловск-Камчатский было оформлено постановлением Совета Министров СССР № 421-154с «О мерах по развитию транспорта в Хабаровском крае» от 1 февраля 1949 г. и приказом ММФ СССР № 78с от 12 февраля 1949 г. [87, л. 119; 91, л. 59].

19 февраля 1949 г. секретарь Камчатского обкома ВКП(б) М. Орлов докладывал в краевой центр Хабаровск соображения областных властей по организации КЧГМП. По их мнению, на вновь создаваемое пароходство следовало возложить доставку из Владивостока грузов Рыболовпотребсоюза, а с Сахалина в Петропавловск и на комбинаты — леса и угля. Завоз на рыбокомбинаты, как из Владивостока, так и из Петропавловска, нужно было сохранить за ДВГМП и ГКРП.

В составе КЧГМП следовало иметь 10—12 пароходов грузоподъемностью 2 000—3 000 т, в том числе два лесовоза, а также два грузо-пассажирских судна для перевозки небольших партий груза, почты и людей. Укомплектовать пароходство судами и плавсоставом нужно было только за счет ММФ, не привлекая для этого ресурсов ГКРП. Для междурейсового обслуживания судов пароходства в Петропавловске в 1949 г. следовало построить судоремонтные мастерские. В перспективе требовалась база для их докования и капитального ремонта. Петропавловский морской торговый порт, самостоятельно действовав-

ший с 1945 г., передавался в распоряжение пароходства. В течение ближайших двух лет его следовало достроить в соответствии с ранее разработанным генеральным планом. В 1949 г. для КЧГМП намечалось сооружение здания управления, радиостанции и двух жилых восьмиквартирных домов [90, л. 130].

22 марта 1949 г. Главдальфлот, размещавшийся во Владивостоке, издал приказ № 4с «О мерах по организации КЧГМП и выделению порта Советская Гавань из состава Владивостокского порта». В нем предусматривалось, что КЧГМП начнет действовать с 1 мая 1949 г. Кроме главной базы в Петропавловске, пароходству следовало иметь два морских агентства на восточном и западном побережьях Камчатки — в Усть-Камчатске и Микояновске.

Для комплектования КЧГМП начальникам ДВГМП и Сахалинского морского пароходства (СГМП) генерал-директорам морского флота 3-го ранга Серых и Татаренко предписывалось к 1 мая 1949 г. передать на Камчатку семь судов общей грузоподъемностью 16 828 т. В их число из состава ДВГМП входили пароходы «Бухара» (2 590 т), «Красноармеец» (3 020 т), «Красное знамя» (3 400 т), «Любовь Шевцова» (1 100 т), а из СГМП — «Шексна» (2 840 т), «Охта» (1 930 т) и «Лиза Чайкина» (1 940 т). Их следовало отремонтировать, укомплектовать экипажами и перегнать в Петропавловск.

Для обеспечения работы портового хозяйства КЧГМП выделялись три буксира общей мощностью 650 л. с., две баржи грузоподъемностью по 500 т и пять по 40 т каждая. Буксиры и баржи следовали в Петропавловск вместе с передаваемыми судами ДВГМП.

Помещение под управление КЧГМП в Петропавловске подбирал начальник местного агентства ДВГМП А. З. Магусевич. Ему же следовало заключить договор с ПСРВ на производство межрейсового ремонта судов пароходства на сумму 800 000 руб. [91, л. 60].

Приказ № 4с в полном объеме и своевременно выполнен не был. Уже 27 мая 1949 г. областные органы управления в проекте постановления «О мероприятиях по дальнейшему развитию народного хозяйства Камчатской области» вновь ходатайствовали о выделении КЧГМП в 1949 г. семи пароходов общим тоннажем 16 000—17 000 т и в 1950 г. дополнительно к ним еще восьми в 18 000—20 000 т. Этим же постановлением к 1955 г. общий тоннаж пароходства предлагалось увеличить до 75 000 т. В его составе предполагалось иметь суда грузоподъемностью 2 000—2 500 т каждое, а также четыре специально оборудованных грузопассажирских судна, два танкера грузоподъемностью 1 000—1 500 т и два лесовоза [90, л. 375].

Кроме этого, 26 июля 1949 г. Хабаровский крайком ВКП(б) сообщил секретарю Камчатского обкома Н. Грачеву о том, что ММФ «для регулярных товаропассажирских и почтовых рейсов по восточному и западному побережьям Камчатки выделяется пароход “Хабаровск” и переоборудуется грузовой пароход “Лиза Чайкина”» [91, л. 77]. Последнее судно, как известно, должно было прибыть еще к 1 мая 1949 г.

Для организации пароходства на Камчатке ММФ СССР образовало оперативную группу во главе с заместителем начальника Главдальфлота капитаном морского флота 1-го ранга Рудных. По его распоряжению в июне 1949 г. Петропавловский морской торговый порт должен был выделить пароходству два грузовика «Студебеккер», половину склада, которую предполагалось переоборудовать под снабженческую базу и мастерскую, а также предоставить для размещения вновь прибывающих сотрудников две комнаты в здании морвокзала.

Пароходству передавался ряд сооружений на территории порта в районе м. Сигнального и помещение парикмахерской Торгмортранса. Для обустройства его служб в 1949 г. выделялось 950 тыс. руб. на проведение проектных работ, переоборудование склада, приобретение автотранспорта, постройку котельной и жилого барака на два десятка комнат [92, л. 20; 93, л. 5].

Основные мероприятия по организации КЧГМП проводились в течение мая — июля 1949 г. За активное участие в них ряд работников морского порта, инспекции Регистра СССР и морского агентства ДВГМП получили поощрения. Так, приказом министра морского флота 1 июля 1949 г. старшему инспектору Регистра Петропавловского морского торгового порта П. И. Иванову была объявлена благодарность и вручена денежная премия [92, л. 30].

9 июня 1949 г. в должность начальника пароходства вступил капитан морского флота 1-го ранга Ф. А. Матюшев, назначенный приказом ММФ СССР № 295/л от 14 мая 1949 г. [92, л. 14].

КЧГМП фактически начало действовать 10 июня 1949 г. Оно непосредственно подчинялось Главдальфлоту. Его задачами стали завоз грузов и пассажиров на Камчатку и Чукотку, вывоз с них рыбопродукции и обеспечение грузо- и пассажироперевозок по побережьям. В июле 1949 г. в состав пароходства входили управление, бухгалтерия, службы: эксплуатации, механико-судовая, морская инспекция; отделы: труда и заработной платы, плановый, коммерческий, связи, кадров, секретный, снабжения и административно-хозяйственный [92, л. 27].

В течение всего 1949 г. активно шло пополнение судового состава. 19 мая от ДВГМП был принят пароход «Бухара», 21 мая от СГМП — «Якутск». Для передачи от ДВГМП парохода «Красное знамя» приказом по Главдальфлоту № 8 от 30 мая 1949 г. была создана комиссия во главе с главным диспетчером оперативной группы Матусевичем. Ее членами стали капитан Гонсиоровский, инспекторы Регистра СССР Иванов и Лангбурд, начальник службы связи Мулюкин и бухгалтер Верба. Судно вошло в состав КЧГМП 1 июня. В этот же день от СГМП приняли пароход «Лиза Чайкина». 10 июня в рейдовый флот пароходства влился моторный катер «Луч», перешедший от моргентства ДВГМП [87, л. 4—13]. 4 июля комиссия приступила к приемке черно-морского парохода «Александр Пушкин» [92, л. 29].

В августе рейдовый флот пароходства пополнился шестью буксирными катерами мощностью по 150 л. с., баржой «Гижига» грузоподъемностью 500 т и семью 40-тонными баржами. Стоимость их содержания до конца 1949 г. составила 810 тыс. руб. [93, л. 75, 78].

1 сентября морской порт предал пароходству аварийно-спасательный буксир американской постройки «Иван Сусанин» с двумя машинами мощностью по 400 л. с. Пароход «Лиза Чайкина», отремонтировавшийся на ПСРВ, вступил в эксплуатацию 1 октября, а 9 октября пришел пароход ДВГМП «Хабаровск». Капитаном судна был назначен Оцебрик, старшим механиком — Кухарчук [92, л. 50, 94].

Работа судов КЧГМП началась в июне 1949 г. 31 мая начальник Главдальфлота И. Коробцов утвердил график их движения. В соответствии с ним, из Петропавловска на западную и восточную Камчатку должны были отправиться пароходы «Александр Пушкин», «Шексна», «Лиза Чайкина», «Бухара» и «Якутск» с 17 600 т продовольствия, промтоваров и соли. В целом на 1949 г. судам КЧГМП устанавливался следующий план грузоперевозок: «Якутск» — 28 000 т, «Бухара» — 23 000 т, «Александр Пушкин» — 14 000 т, «Шексна» и «Красное знамя» — по 12 000 т, «Лиза Чайкина» — 8 000 т, «Любовь Шевцова» — 3 000 т. При суммарной грузоподъемности 18 140 т этот флот до конца года должен был переработать 100 000 т. В четвертом квартале к нему добавился пароход «Хабаровск» грузоподъемностью 2 000 т, задание которому определялось в размере 5 000 т [93, л. 11, 28, 71].

Постановление Совета Министров СССР от 24 сентября 1949 г. устанавливало судам КЧГМП следующие навигационные периоды:

- на западной Камчатке — с 10 мая по 1 октября;
- на восточной Камчатке — с 1 июня по 1 ноября;

- в чукотско-анадырском районе — с 15 июля по 10 октября;
- в районе б. Провидения — с 15 июля по 1 ноября.

В остальное время нахождение судов в названных районах признавалось опасным из-за возможности серьезных повреждений их корпусов, рулей и винтов тяжелыми льдами и разрешалось только по прямому распоряжению правительства. Ледоколом КЧГМП не располагало, поэтому ледовой проводки для его пароходов не существовало, в том числе и в Петропавловске [94, л. 419].

В навигацию 1949 г. действовала регулярная линия по перевозке угля из б. Угольной в б. Провидения. На ней работали «Якутск» и «Бухара». Остальные суда ходили по камчатским побережьям.

Наиболее сложным для нового предприятия стал пятимесячный период с мая по сентябрь 1949 г. Именно в это время оно решало основные организационные и технические проблемы. Главные препятствия, с которыми КЧГМП столкнулось в этот период, характеризуются в докладе его начальника министру морского флота.

Особенно остро стояла проблема нехватки квалифицированного персонала. Число работающих в пароходстве на 1 октября 1949 г. составляло 376 чел. Из них в плавсоставе насчитывалось 294, в рейдовом флоте — 19, в управлении — 39, в прочих службах — 30 чел. Общий некомплект достигал 92 чел. Пополнить ряды работников жителями Петропавловска в ближайшее время не представлялось возможным: этому препятствовало отсутствие у пароходства собственного жилья. Почти все местные кадры работали по договорам и проживали на жилплощади своих предприятий, которую при переходе в другие организации необходимо было освободить. Поэтому на первых порах КЧГМП комплектовалось за счет резерва ДВГМП и вербовки новых работников во Владивостоке. Последние зачастую ранее на флоте не работали. Из-за материальной незаинтересованности опытные моряки ДВГМП не желали переходить в КЧГМП. Уходили и кадры, пришедшие на Камчатку с переданными судами. Так, из экипажей трех пароходов, принятых от СГМП, к концу 1949 г. остались всего 8 чел. [95, л. 80].

Нередко суда, передававшиеся от других организаций, принимались без команд. В короткий срок для них требовалось подобрать новые экипажи. Но их комплектование проходило медленно не только из-за отсутствия жилья, но и в связи с тем, что зарплата в КЧГМП соответствовала владивостокской и на 50 % уступала заработкам моряков СГМП, работавших зачастую в более легких условиях, чем камчатцы.

К 15 ноября 1949 г. пароходству недоставало двух капитанов, пять человек комсостава, сорок матросов и кочегаров. Занимаемым должностям не соответствовали еще 15 чел. из числа комсостава. Недостающих капитанов пригласили из Черноморского бассейна. 5 ноября 1949 г. под руководством Ф. А. Матюшева начала действовать комиссия по аттестации начальствующего состава [92, л. 87].

Медленно шел и подбор берегового персонала. К 15 октября 1949 г. не имелось ни одного строителя, не были укомплектованы службы эксплуатации и механико-судовая, а также отдел снабжения.

Для решения жилищной проблемы в соответствии с приказами ММФ СССР и Главдальфлота в адрес КЧГМП в августе 1949 г. в разобранном виде были отправлены пять четырехквартирных домов, но повторным приказом их переадресовали корсаковскому порту. Правительство выделило пароходству на 1949 г. 500 тыс. руб. для покупки домов у частных лиц, 350 тыс. руб. на приобретение автотранспорта и оборудования. К 15 октября оно купило 11 домиков общей площадью 246 кв. м за 328 тыс. руб., но в начале октября Главдальфлот уменьшил сумму внелимитных капиталовложений на 350 тыс. руб., что лишило КЧГМП возможности полностью выполнить намеченное.

Упомянутыми выше приказами начальник Петропавловского морского торгового порта обязывался выделить пароходству 150 кв. м жилья в доме по ул. Ленинской, 72. Он же должен был предоставить восьмиквартирный дом на ул. Советской, 2а для размещения в нем управления КЧГМП. В нем требовалось освободить несколько квартир за счет переселения жильцов в другие дома порта. Эти приказы также не были своевременно выполнены, поэтому управление КЧГМП размещалось в трех небольших комнатках. Только в конце сентября оно переехало в здание, арендованное у связистов [92, л. 20].

Еще одной проблемой являлось отсутствие собственной ремонтной базы. Из-за этого техническое обслуживание судов производилось от случая к случаю и далеко не в требуемых объемах. В результате пароходы «Красное знамя», «Шексна» и «Лиза Чайкина» находились в плохом состоянии. На «Якутске» в сентябре 1949 г. произошла авария, судно потеряло руль и встало на ремонт в б. Провидения.

Для технического обслуживания судов пароходству требовался собственный судоремонтный завод. В соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 4965-1896с от 31 октября 1949 г. его строительство должно было начаться в 1950 г. Проектная группа ММФ определила, что наиболее удобным местом для размещения

предприятия является район оз. Богородского. Облесполком своим решением № 161/9с от 28 апреля 1950 г. передал КЧГМП этот район, ранее находившийся в ведении ГКРП. Этим же документом облесполком обязал пароходство подготовить для ГКРП равноценную территорию для размещения лесной гавани, а также построить жилые и производственные помещения для треста Камчатрыбстрой взамен тех, которые располагались на передаваемой площадке [84, л. 44].

Судам КЧГМП не хватало бункерного угля, запас которого в размере 10 000 т должен был храниться в морском торговом порту. Однако создать его длительное время не удавалось. Это приводило к большим простоям судов.

На первых порах пароходство не имело и своей радиостанции, используя для связи с судами станцию ГКРП. Последняя из-за чрезмерной загруженности зачастую не обеспечивала нормального сообщения с флотом. В конце 1949 г. началось оборудование собственной радиции. Вначале здесь поставили двухсотваттный передатчик, работавший на длинных и коротких волнах. Позже к нему добавились еще один.

К 1 ноября 1949 г., трудясь в условиях организационного периода, пароходство выполнило план грузоперевозок на 93,6 %. За отличную работу были премированы заместитель начальника Н. Т. Святец, начальник службы связи С. К. Мулюкин, главный бухгалтер С. А. Чагинский, диспетчер М. А. Кушпиль, начальник механико-судовой службы С. В. Радченко. За досрочное окончание ремонта пароходов «Бухара» и «Александр Пушкин» отмечался начальник мастерских А. И. Зеленский. Поощрения получил и плавсостав.

Уже к 10 ноября 1949 г. пароходство перевыполнило план перевозок (100 000 т) на 102,1 %. Несмотря на то, что по утвержденному ММФ пятимесячному плану предусматривался убыток в 785 тыс. руб., фактически оно получило прибыль в размере 20 тыс. руб. [95, л. 7].

С учетом успешной работы в предыдущем году, на 1950 г. пароходству устанавливался план перевозок в объеме 270,0 тыс. т грузов и 5,0 тыс. пассажиров. Только для нужд ГКРП его суда должны были перебросить 174,4 тыс. т [92, л. 15]. Как видно, задание увеличивалось почти втрое против прошлого года, хотя к началу года численность флота КЧГМП существенно не изменилась: в начале года в его состав из ДВГМП вошли грузовые пароходы «Корсаков» и «Невельск» (по 1 100 т), из СГМП — пароход «Комсомолец» (2 460 т) [96, л. 137].

В 1950 г. для «поднятия на должную высоту политико-воспитательной и массовой работы» при пароходстве был образован политотдел.

Возглавил его М. А. Кошелев, назначенный приказом по политуправлению ММФ СССР от 20 февраля 1950 г. [96, л. 134].

В 1950 г. пароходами «Комсомолец» и «Красное знамя» командовали капитаны Рожков и Анхимов, теплоходом «Любовь Шевцова» — капитан С. Г. Луценко. Пароход «Александр Пушкин», возглавляемый П. И. Брянцевым, стал победителем Всесоюзного социалистического соревнования: за работу в первом квартале решением ВЦСПС и ММФ СССР он был награжден красным вымпелом и второй денежной премией в размере 15 тыс. руб. [96, л. 62]. Наиболее отличились старший механик Мирошниченко, боцман Толоков, машинист Тельнов, кочегары Кожевников и Полишук, плотник Карпов [82, № 128].

Передовым судном КЧГМП считался теплоход «Любовь Шевцова». Двадцать три его моряка носили звание стахановца. Лучшими среди них считались матрос Канифоля, кок Никонова, моторист Ермолаев. Боцман Колдаев стал пятикратным победителем в соревновании на звание «Лучший по профессии». Его фамилию занесли на Доску почета КЧГМП. Звание «отличных» завоевали вахты старшего помощника капитана Плеханова и третьего механика Воробьева [82, № 238].

Осенью 1950 г. экипаж теплохода выступил инициатором внедрения «новых методов эксплуатации судовых механизмов». Мотористы и механики во главе с «дедом» — старшим механиком Кондратьевым — изготовили приспособление для регенерации отработавшего масла, позволившее повторно использовать до 70 % его количества. На судне практиковалась «передача механизмов на социалистическую сохранность» отдельным членам экипажа на срок в шесть месяцев, проводимая по особому акту. По окончании срока производился «общественный смотр» их технического состояния. В результате удалось продлить эксплуатационный период теплохода без его заводского ремонта.

Полезная инициатива не прошла мимо властей. В октябре 1950 г. областной комитет ВКП(б) объявил почин «патриотическим» и объял основных камчатских судовладельцев — ГКРП и КЧГМП — «поддержать внедрение новых методов, удлиняющих сроки работы главных механизмов без заводского ремонта до 7 000 часов вместо 4 000 часов». Среди экипажей других судов с подачи обкома стали внедряться лозунги: «Широко распространить почин передовых моряков!», «По примеру теплохода “Любовь Шевцова” бороться за экономию государственных средств и материалов!» и другие подобного содержания [82, № 248, 288].

В навигацию 1950 г. пароходство содержало следующие линии:

— грузовые: Петропавловск — западная Камчатка и Петропавловск — восточная Камчатка, на которых работали теплоходы «Невельск», «Любовь Шевцова», «Комсомолец» и «Лиза Чайкина»;

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

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

— по заводу угля: б. Угольная — Чукотка (пароход «Пушкин»).

Работа судов на этих линиях оказалась крайне непроизводительной из-за больших простоев, вызванных отсутствием на побережье грузчиков и плавсредств [97, л. 49—50]. В течение года суда пароходства потерпели 13 аварий (три посадки на мель, две потери якоря и цепи, обезугливание, навал на причал, поломки механизмов и др.) [97, л. 57]. Наиболее сильно пострадал теплоход «Корсаков» — 14 мая судно село на камни на двухметровой глубине на восточном берегу Камчатки в районе м. Три сестры. Обе его главные машины вышли из строя. Допустившего аварию капитана отстранили от должности [96, л. 43].

Результаты работы КЧГМП в 1950 г. оказались плачевны: с планом справились всего три судна — «Якутск», «Бухара» и «Хабаровск». Год закончился с убытком в размере 5 075 тыс. руб., перерасход топлива достиг 15 % [98, л. 128]. Выполнение плана составило: по грузоперевозкам 148,1 тыс. т (54,8 %), по пассажирам — 6,6 тыс. (132 %).

В течение 1949—1950 гг. пароходство получило десять буксирных катеров с машинами мощностью 150 л. с. и четырнадцать 40-тонных речных барж. Опыт двух навигаций показал, что в реках с быстрым течением их работа была затруднена. Во избежание простоев и непроизводительной работы этого маломерного флота руководство КЧГМП предлагало оставить ему из имеющихся в наличии четыре катера и три баржи, а остальные — передать другим организациям [97, л. 15].

Постепенно расширялось и береговое хозяйство пароходства. К 1 октября 1950 г. его автопарк насчитывал пять грузовых машин: три ГАЗ-51 и по одной марок ГАЗ-ММ и ЗИС-5. Жилищно-коммунальное хозяйство обслуживало уже 13 домов общей площадью 560 кв. м.

К началу навигации 1951 г. КЧГМП имело в эксплуатации всего четыре судна, остальные в силу изношенности находились в ремонте. С начала года обязанности начальника пароходства исполняли вначале его заместитель К. Козырев, затем — главный инженер С. Козловский. В октябре в должность начальника КЧГМП вступил капитан морского флота 1-го ранга П. Черняев [98, л. 4, 37].

Для улучшения работы новое руководство предложило:

— передать другим организациям суда «Красное знамя» и «Лиза Чайкина», которым Регистр СССР в связи с плохим техническим состоянием запретил плавание по камчатско-чукотскому побережью;

— пополнить КЧГМП большим пароходом «Магнитогорск» (7 000 т), который должен был войти в его состав еще в 1950 г.;

— для обеспечения перевозок людей между Петропавловском и побережьями Камчатки выделить КЧГМП одно пассажирское судно на 300—350 чел. Работавший здесь в навигацию 1950 г. «Хабаровск» часто задерживался под грузооперациями, чем систематически срывал пассажирское расписание. Поток пассажиров между Петропавловском и побережьем составлял в этот период более 25 тыс. чел. в год;

— довести общий тоннаж флота КЧГМП до 30 тыс. т, для чего усилить его четырьмя сухогрузными теплоходами типа «Корсаков».

Последние суда грузоподъемностью по 1 000 т оказались очень удобны для использования в камчатских водах, чем еще раз подтвердили вывод, к которому АКО пришло еще в середине 1930-х гг. Эти небольшие теплоходы с малой осадкой и запасами топлива на два месяца, являлись наиболее приспособленными для работы на Камчатке и Чукотке. В то время как пароходы из-за медленной выгрузки, прерываемой штормами, часто неразгруженными возвращались в Петропавловск для пополнения запасов топлива и воды, теплоход «Корсаков» успевал выгрузиться и загрузиться, сокращая балластные пробеги.

Так, за девять месяцев 1950 г. производительность теплохода «Любовь Шевцова» составила 28,9 тонно-миль на одну тонну грузоподъемности в сутки, а теплохода «Невельск» — 31,5, в то время как лучшие паровые суда «Александр Пушкин» и «Бухара» достигли всего 19. Только пароход «Якутск» обеспечил 27,6 тонно-миль при значительно увеличенном против теплоходов среднем пробеге [97, л. 12—14].

В 1951 г., благодаря напряжению всех сил, пароходству удалось несколько выправить состояние дел: план первого квартала был выполнен на 103,4 %. В целом с годовым заданием (190 тыс. т и 6 тыс. пассажиров) оно справилось со следующими показателями: грузоперевозки — 162,3 тыс. т (85,4 %), пассажироперевозки — 7,8 тыс. чел. (130 %). К концу года КЧГМП располагало уже 18 судами суммарной грузоподъемностью 32 630 т и двумя несамходными 500-тонными баржами «Зея» и «Гижига» [94, л. 465]

Количество перевезенных КЧГМП грузов и пассажиров в течение первых трех лет его работы приведено в табл. 2.6 [99, л. 2, 29, 61].

Таблица 2.6

| Год | Грузы, т | Пассажиры |
|---------------|----------------|---------------|
| 1949 | 102 142 | 1 970 |
| 1950 | 148 453 | 6 661 |
| 1951 | 162 258 | 7 812 |
| Всего: | 412 853 | 16 443 |

План следующего 1952 г. вновь оказался выполненным всего на 80,9 %. По сравнению с 1951 г. количество перевезенного судами КЧГМП груза снизилось на 16,7 % [94, л. 496].

В 1952—1953 гг. флот пароходства пополнился небольшими теплоходами, построенными в Хабаровске, — «Альдома», «Аджима», «Вилига», «Виллой» и «Витим». Каждое суденышко, числившееся как «дизельная шхуна», принимало на борт 250 т груза [94, л. 417]. Одно из них — «Виллой» — 16 января 1954 г. затонуло во время сильного шторма со всем экипажем и пассажирами. Никаких следов катастрофы найти так и не удалось. Трагедия произошла в районе Усть-Камчатска.

К началу 1953 г. КЧГМП владело 27 судами с грузоподъемностью 39 270 т, бравшим 598 пассажиров. Оно содержало следующие линии:
— между Петропавловском и западным побережьем Камчатки;
— между Петропавловском и восточным побережьем Камчатки;
— между Владивостоком, Находкой и обоими берегами Камчатки.

Летом его суда перевозили уголь из б. Угольной в б. Провидения и доставляли топливо и продукты на Чукотку и в Пенжинский залив.

К 1 января 1954 г. флот пароходства насчитывал 31 судно, а их суммарная грузоподъемность составила уже 49 970 т [91, л. 419].

Характер изменения тоннажа самоходного флота КЧГМП в течение первых лет его деятельности (1949—1952 гг.) приведен в табл. 2.7.

Таблица 2.7

| Год | Всего судов | | Грузовых | | Грузопассажирских | |
|---------------|-------------|---------------------|----------|---------------------|-------------------|---------------------|
| | кол-во | грузоподъемность, т | кол-во | грузоподъемность, т | кол-во | грузоподъемность, т |
| 1949, декабрь | 6 | 17 040 | 6 | 17 040 | — | — |
| 1950, январь | 8 | 20 720 | 7 | 18 090 | 1 | 2 630 |
| 1951, январь | 11 | 25 280 | 10 | 22 650 | 1 | 2 630 |
| 1952, январь | 18 | 32 630 | 17 | 30 000 | 1 | 2 630 |

За 1951 г. численность флота КЧГМП увеличилась на семь единиц, составив к 1 января 1952 г. 18 судов. В марте 1953 г. пароходство владело тремя грузопассажирскими судами: «Хабаровск» и «Красноярск» принимали по 280 чел., а теплоход «Корсаков» —

60 чел. Кроме транспортного флота, с 1951 г. оно имело буксирный пароход «Василий Буслаев» мощностью 800 л. с.

Помимо роста численности флота шло совершенствование структуры управления. В 1950 г. был организован финансовый отдел, в 1951 г. к ним добавился отдел капитального строительства, а в 1954 г. — служба связи, военно-мобилизационный отдел, группа контроля доходов и сборов. В этот период в КЧГМП входили: строительно-ремонтный участок, микояновское, усть-камчатское и чукотско-анадырское морские агентства, учебно-курсовой комбинат, судоремонтные мастерские, автобаза. В 1950 г. организовалось домоуправление, с 1951 г. начала выходить газета «Камчатский моряк».

С января 1955 г. КЧГМП подчинялось организованному Дальневосточному объединенному пароходству с главной базой во Владивостоке. В 1957 г., в связи с ростом объемов перевозок на камчатском побережье, для более оперативного руководства КЧГМП вновь получило полную самостоятельность и стало непосредственно подчиняться ММФ СССР. В этом году оно получило название «Камчатское морское пароходство» (КМП). В 1964 г. КМП вновь замкнулось на Владивосток и стало именоваться «Камчатское управление морского флота Дальневосточного пароходства».

Так прошли становление и первые годы работы Камчатского морского пароходства, сумевшего на длительный период обеспечить потребности нашего полуострова в перевозках людей и грузов.

В результате многолетних совместных усилий областного руководства, местных рыбопромышленных организаций, руководящих органов рыбной промышленности и морского флота страны на Камчатке к началу 1950-х гг. было налажено устойчивое регулярное грузопассажирское сообщение между областным центром и основными населенными пунктами протяженного побережья.

Оно обеспечивало стабильное экономическое и социальное развитие полуострова вплоть до конца 1980-х гг. Протекавшие в начале 1990-х гг. негативные процессы в экономике страны и области привели к свертыванию, если не к полной ликвидации ранее оживленных морских путей вдоль камчатских берегов. Хочется верить, что начавшееся в последнее время оживление в рыбной промышленности, главным источнике существования области, приведет к тому, что опыт, накопленный нашими предшественниками при создании «камчатского судомореходства», вскоре вновь окажется востребованным.

ИСТОЧНИКИ

1. **Сильницкий А. П.** Поездка в Камчатку и на р. Анадырь, 1897. — Б. м.
2. **Слюнин Н.** Водные богатства Приморской области // Вестник рыбодовства. — СПб., 1895.
3. **Краткий обзор** Камчатской области за 1919 г. (рукопись) — Б. м., Б. г.
4. **Камчатский вестник.** Комплект за 1919 г.
5. **Доклад** и. д. советника Приморского областного правления Ф. Ф. Сомова военному губернатору Приморской области по ревизии Гижигинского уезда в 1907 году. — Б. м., Б. г.
6. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 1, д. 601.
7. **Всеподданнейший отчет** губернатора Камчатской области действительного статского советника Мономахова за 1912 и 1913 гг. — Б. м., Б. г.
8. **Камчатские известия.** Комплект за 1918 г.
9. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.
10. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1530, оп. 1, д. 35.
11. Там же, ф. 702, оп. 1, д. 423.
12. **Северная Пацифика.** Региональный рыбацкий информационный дайджест. — 1997. — № 2 (4).
13. **Шмидт П. Ю.** Работы зоологического отдела на Камчатке в 1908—1909 гг. // Камчатская экспедиция Ф. П. Рябушинского... — М., 1916.
14. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 1005, оп. 5, д. 34.
15. **Унтербергер П. Ф.** Приамурский край 1906—1910 гг. Очерк // Записки Императорского РГО — Т. 13. — СПб., 1912. — 480 с.
16. **Горовский Б.** Забытые русские земли. Чукотский полуостров и Камчатка. Путевые очерки. — СПб., 1914.
17. **Материалы** к познанию русского рыболовства. 1915. — Т. 4. — Вып. 7. — Петроград, 1915.
18. **ГАКО**, ф. 210, оп. 1, д. 2.
19. Там же, д. 12.
20. Там же, д. 3.
21. **ЦГА РСФСР ДВ**, ф. 702, оп. 5, д. 233.
22. **ГАКО**, ф. 10, оп. 1, д. 2.
23. **Камчатский листок.** Комплект за 1916 г.
24. Там же, комплект за 1917 г.
25. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 4.
26. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 1.
- 26а. **Известия** Совета рабочих и солдатских депутатов г. Петропавловска. Комплект за 1918 г.
27. **Камчатский вестник.** Комплект за 1918 г.
28. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 3.
29. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 1, л. 39.

30. Там же, ф. 79, оп. 1, д. 3.
31. Там же, ф. 44, оп. 1, д. 4.
32. **Камчатский листок**. Комплект за 1922 г.
33. **ГАКО**, ф. 44, оп. 1, д. 1 а.
34. Там же, ф. 300, оп. 1, д. 2.
35. Там же, д. 11.
36. **Известия** Камчатского областного комитета. Комплект за 1920 г.
37. **Известия** Камчатского областного народно-революционного комитета. Комплект за 1921 г.
38. **ГАКО**, ф. 28, оп. 1, д. 2.
39. **Полярная звезда**. Комплект за 1923 г.
40. Там же, комплект за 1926 г.
41. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 168.
42. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. Очерки. — Владивосток, 1981. — 240 с.
43. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 37.
44. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.
45. **ЦДНИКО**, ф. 19, оп. 1, д. 25.
46. Там же, ф. 45, оп. 1, д. 168.
47. **ГАКО**, ф. 29, оп. 1, д. 16.
48. Там же, ф. 243, оп. 1, д. 1.
49. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 4.
50. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 3.
51. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 6.
52. Там же, ф. 31, оп. 1, д. 3.
53. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 21.
54. Там же, д. 18.
55. Там же, ф. 29, оп. 1, д. 7.
56. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 17.
57. Там же, ф. 8, оп. 1, д. 4.
58. Там же, ф. 81, оп. 1, д. 6.
59. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 101.
60. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 12 а.
61. **Отчет** Камчатского окружного районного комитета Первому Камчатскому окружному съезду Советов. — Петропавловск-Камчатский, 1928.
62. **ГАКО**, ф. 81, оп. 1, д. 7.
63. Там же, д. 8.
64. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 3.
65. Там же, ф. 30, оп. 1, д. 9.
66. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 1.
67. Там же, ф. 523, оп. 1, д. 15.
68. **ЦДНИКО**, ф. 1, оп. 1, д. 7.

69. Там же, д. 12.
70. **Камчатская правда.** Комплект за 1935 г.
71. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 35.
72. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 73.
73. **Камчатская правда.** Комплект за 1940 г.
74. Там же, комплект за 1936 г.
75. Там же, комплект за 1937 г.
76. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 18.
77. **Камчатская правда.** Комплект за 1946 г.
78. Там же, комплект за 1947 г.
79. Там же, комплект за 1948 г.
80. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1140.
81. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 35.
82. **Камчатская правда.** Комплект за 1950 г.
83. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1583.
84. Там же, д. 1361.
85. Там же, д. 1556.
86. Там же, д. 679.
87. Там же, д. 1680.
88. **ГАКО**, ф. 284, оп. 1, д. 2.
89. Там же, д. 4.
90. **ЦДНИКО**, ф. 2, оп. 2, д. 1183.
91. Там же, д. 1246.
92. **ГАКО**, ф. 523, оп. 1, д. 6.
93. Там же, д. 7.
94. Там же, д. 59.
95. Там же, д. 9.
96. Там же, д. 19.
97. Там же, д. 26.
98. Там же, д. 57.
99. Там же, д. 10.

ГЛАВА 3. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ АКЦИОНЕРНОГО КАМЧАТСКОГО ОБЩЕСТВА В 1928—1936 гг.

3.1. ПЕРИОД СТАНОВЛЕНИЯ (1928—1933 гг.)

В середине 1920-х гг. единственным видом транспорта, связывавшим Камчатку с остальными районами СССР, был морской флот. Основным снабженцем полуострова в этот период являлся СТФ в лице его дальневосточной конторы, размещавшейся во Владивостоке. Деятельность СТФ зачастую не учитывала камчатских особенностей и имела ряд существенных недостатков, заставивших правление АКО задуматься о приобретении собственного транспортного флота. Осенью 1927 г. оно получило разрешение правительства СССР на приобретение шхун, которые предполагалось использовать для развоза по побережью товаров и предметов снабжения, запасенных на «базисных» товарных складах, которые специально для этого следовало создать во Владивостоке [1, л. 264—266, 274].

Операциями по доставке на Камчатку грузов занималось особое подразделение АКО — транспортно-складской отдел. За начальный период деятельности — с октября 1927 г. по май 1928 г. — он провел более 220 отдельных операций, в число которых входили портовое оформление пароходов и их разгрузка, подвоз грузов и сдача их на склады, таможенное и акцизное оформление. За это время отдел обработал пять пароходов с 9 002 т грузов и 1 245 пассажирами. Стоимость фрахта каждого судна, в среднем, составила около 30 000 руб.

Объем перевозок на Камчатку, предусмотренный планом деятельности АКО на 1928 г., составлял 46 471 т грузов и 4 732 пассажиров. За это же время с полуострова нужно было вывезти 19 910 т рыбопродукции и 3 670 чел. Из-за отсутствия у АКО собственных судов все эти операции выполнялись силами СТФ и фрахованными иностранными пароходами. АКО и СТФ заключили договор на выполнение транспортных услуг на сумму 1 300 тыс. руб., причем стоимость перевозки одной тонны груза составляла 14,5 руб., а доставка одного пассажира (промыслового рабочего) обходилась в 15 руб.

К открытию навигации 1928 г. АКО организовало во Владивостоке собственный «базисный» товарный склад, разместив его на мысе Чуркина. Кроме него общество арендовало на условиях «потонной