

полярные земли к западу от линии, проведенной в Беринговом проливе, определялись как лежащие в сфере русского влияния, американцы переименовали остров в «Новую Колумбию» и собирались присоединить его к США. С этого времени берут начало неоднократные попытки США и Канады (т. е. Англии) отторгнуть остров от России. В 1911 г. русское экспедиционное судно «Вайгач» произвело его исследование и установило опознавательный знак, тем самым вновь указав на принадлежность этой земли России. В 1916 г. Министерство иностранных дел России официально подтвердило нахождение о. Врангеля и соседних с ним в составе Российской империи.

С 1913 по 1923 гг. на острове зимовали канадские и американские экспедиции (Стефансона, Крауфорда, Нойса), поднимавшие национальные флаги и в который раз объявлявшие его территорией своих стран. В 1922 г. премьер-министр Канады Мекензи Кинг вновь заявил о правах Канады на островную территорию. Эти действия вызвали в 1923 г. протесты советского правительства (ноты НКВД СССР от 28 мая и 9 сентября), в результате чего Англия заявила о том, что вопрос принадлежности острова больше ей не поднимается.

Последняя попытка иностранной колонизации о. Врангеля была предпринята в 1924 г., когда сюда отправилась очередная американская экспедиция. Она смогла добраться лишь до о. Геральд, где установила флаг США. В этом же году экспедиция под руководством Б. В. Давыдова на канонерской лодке (ледоколе) «Красный Октябрь» подняла на острове советский флаг. 4 ноября 1924 г. НКВД СССР особым меморандумом вновь подтвердил принадлежность о. Врангеля и о. Геральда СССР.

Отечественное освоение о. Врангеля началось 8 августа 1926 г., когда пароход «Ставрополь» доставил сюда 56 зимовщиков из числа северных народностей и шестерых русских колонистов (начальника острова Г. А. Ушакова, врача Н. П. Савенко, учителя И. М. Павлова с женами). Попытки «Кольмы» в 1927 г. и «Ставрополя» в 1928 г. дойти до острова не увенчались успехом из-за тяжелых льдов. Только в 1929 г. ледорез «Ф. Литке» забросил туда радиостанцию, снаряжение, продовольствие и произвел частичную смену зимовщиков. На острове остались все северяне и два русских промысловика с семьями. Г. А. Ушакова сменил А. И. Минеев [3, с. 523—527; 4, с. 128—134].

Осенью 1928 г. в Москве и Хабаровске обсуждались проекты экстренной посылки к острову экспедиции на собаках и оленях или на ледорезе «Ф. Литке», находившемся в то время на Черном море.

28 октября 1928 г. во Владивостоке состоялось совещание, на котором присутствовали ответственный член правления АКО В. Л. Бурьгин, начальник северной летной экспедиции Г. Д. Красинский и заместитель председателя Комитета по делам Севера при Далькрайисполкоме К. Я. Лукс. На совещании определялся способ доставки на остров требующегося снабжения.

Совещание решило, что запасы продуктов и снаряжения позволяют колонии зимовать в 1928—1929 гг. без угрозы голода, «особенно если принять во внимание, что почти вся европейская часть населения острова начала еще в 1927 г. есть моржовое мясо, а для не привыкших к моржовому мясу... последнее может быть заменено мясом белых медведей, запасы которого могут быть при наличии шестнадцати опытных охотников добываемы в большом количестве» [5, л. 1].

Экспедиция на собаках или оленях была признана совершенно невозможной, а ее частичная или полная гибель — более чем вероятной. Даже достигнув острова, она смогла бы доставить туда лишь незначительное количество снабжения и имела бы только психологический эффект, хотя и важный, но совершенно не оправдывавший того огромного риска, которому она подвергалась.

Ледорез «Ф. Литке», если бы его даже и удалось быстро перегнать с Черного моря, зимой 1928—1929 гг. не смог бы пробиться к острову через полярные льды. Ледорез, обладавший мощной энергетической установкой (две паровые машины по 3500 л. с.), отличался крайне низкой экономичностью. Штатные запасы угля позволяли ему находиться в море всего лишь около двух недель. Кроме этого, трюмы судна не могли вместить все требующиеся для острова грузы.

Так как зимняя экспедиция к острову являлась невозможной, то решено было «просить правление АКО немедленно приступить к подготовке снабжения острова в 1929 г... При подготовке снабжения подразумевать... немедленное выделение специального судна для плавания к о. Врангеля, предположительно шхуну “Чукотка” или другое соответствующее. После выбора судна немедленно же начать подбор команды (без немедленного приглашения) и капитана и механика (с немедленным приглашением), чтобы под руководством их провести ремонт и приспособление. От имени совещания высказаться за приглашение капитаном т. Дублицкого, как одного из лучших знатоков полярного плавания в Ледовитом море, и механиком — т. Акселя М. И., как чрезвычайно опытного механика вообще и лучшего знатока дизелей на Дальнем Востоке».

До подхода судна к острову, с появлением летом 1929 г. во льду пространств свободной воды, поддерживать с ним связь предлагалось при помощи гидросамолета. Он мог информировать АКО о потребностях колонии в продовольствии и снабжении, а также производить ледовую разведку, чем «содействовать благополучному достижению судном острова и снять, в случае необходимости, больных с острова с доставкой их в больницу чукотской культбазы» [5, л. 1—1 об.].

31 января 1929 г. правление АКО постановило «зачислить капитана дальнего плавания т. Дублицкого К. А. в наше общество с 1 февраля сего года с окладом 350 руб. в месяц и командировать [его] в Москву для согласования вопросов относительно рейсов на о. Врангель в 1929 г. и в Севастополь для приема ледореза «Ф. Литке»» [6, л. 11].

15 марта 1929 г. на ледорез были назначены старший помощник капитана Стехов и стармех Гейне, откомандированные из СТФ. Они отправились в Москву в распоряжение Дублицкого [6, л. 25 об.].

21 мая 1929 г. правление АКО согласилось с предложением Бурьгина об использовании шхуны «Чукотка» как резервного судна для рейса к острову в случае задержки с ремонтом «Ф. Литке» [6, л. 67 об.].

Ремонт ледореза закончился своевременно, и летом 1929 г. он под командованием К. А. Дублицкого отправился в плавание к острову. В качестве бункеровщика, перевозившего для него запасы угля, использовался снабженческий пароход АКО «Якут». Это судно вышло в море 13 июля. Оно должно было оставить уголь в б. Провидения и б. Лаврентия, а также на м. Дежнева. Последняя бункеровка «Ф. Литке» с борта «Якута» планировалась в б. Лаврентия. Топливо, выгруженное в б. Провидения, ледорез должен был использовать на обратном пути и в том случае, если бы льды задержали его в Ледовитом океане [7, с. 178].

В течение всего рейса ледорез форсировал тяжелые льды, получив серьезные повреждения корпуса. После прибытия судна из экспедиции во Владивосток Регистр СССР дал ему разрешение на плавание только в местных водах. «Ф. Литке» требовались замена ледового пояса и выправление ряда шпангоутов [8, л. 38].

В 1931 г. АКО отправило к берегам о. Врангеля шхуну «Чукотка». Во время рейса к острову в начале августа она была раздавлена льдами, в результате чего «о. Врангеля в 1931 г. снабжением не охвачен» [9, л. 38 об.]. Таким образом, достижение острова судном летом следующего 1932 г. стало крайне необходимым.

Работу по организации новой экспедиции АКО начало 8 ноября 1931 г. Благодаря его настойчивым требованиям, в марте 1932 г. СТО

принял постановление № 276 «О посылке летом 1932 г. экспедиции на остров Врангеля». Текст документа гласил: «СТО постановляет: 1. Для смены колонии на о. Врангеля и для заброски на остров снабжения и снаряжения послать в 1932 г. экспедицию, возложив ее организацию на АКО. 2. Ассигновать... из резервного фонда СНК СССР по второму кварталу до 2 млн руб... 4. Обязать Наркомвод обеспечить рейс не позднее 1 июля текущего года вполне пригодным в ледовых условиях экспедиционным судном, обеспечивающим перевозку 845 т весового полезного груза (что составит обмерных 1 100 т) и 70 человек пассажиров. Ответственность за исполнение рейса возложить на Наркомвод. Заместитель председателя СТО Я. Рудзудтак» [10, л. 17].

Правительство СССР выделило на проведение экспедиции и содержание колонии острова в течение 1932—1935 гг. 2 000 000 руб. По расчетам же АКО для этого требовалось 2 187 723,9 руб.:

— затраты на рейс — 850 014;

— создание неприкосновенного запаса по судну — 84 680;

— содержание персонала — 486 018,5;

— расходы по дооборудованию колонии, на создание зверобойной базы, радиостанции и постройку утильзавода — 215 896,4;

— приобретение продовольствия и товаров — 468 185;

— расходы по дальнейшей колонизации острова — 52 000;

— содержание колонии — 32 930.

Уточнение названной суммы и финансирование экспедиции было поручено владивостокскому городскому финотделу [10, л. 9, 21].

Из отпущенных правительством средств в апреле 1932 г. Наркомфин СССР выделил АКО 500 тыс. руб. для закупки товаров и подготовки к отправке экспедиции, из которых 160 тыс. предназначались московской конторе общества, а 340 — владивостокской. В мае ожидался еще один кредит, также в размере 500 тыс. руб. [10, л. 5].

Постановление Дальневосточного краевого комитета ВКП(б) «О ходе подготовки экспедиции на о. Врангеля» обязывало директора-распорядителя АКО Б. И. Гольдберга каждые десять дней телеграфно сообщать ему состояние дел [10, л. 20].

В начале мая 1932 г. Гольдберг в очередной раз докладывал секретарю крайкома ВКП(б) Бергавинову о складывающейся обстановке. Так как Наркомснаб СССР специального фонда для обеспечения о. Врангеля не выделил, то его снабжение велось за счет АКО. Необходимое продовольствие и снаряжение концентрировалось во Владивостоке. К 7 мая здесь полностью получили крупы, муку, сахар, чай,

макаронные и кондитерские изделия, животные и растительные жиры, консервы, промтовары и экспедиционное снабжение (палатки, порох, ружья, железные печи, камельки и т. д.).

В конце апреля на складах АКОснаба были подготовлены и замаркированы для погрузки на экспедиционный пароход строительные материалы: лес, фанера, краски, гвозди, кирпич, глина. 25 апреля владивостокская стройбаза АКО начала собирать жилой дом и готовиться к постройке пяти малых судов: кавасаки, кунгасов, вельботов. На пути во Владивосток находились ручные лебедки, буровое снаряжение, скобяные изделия, сухофрукты и подвесные моторы для вельботов. Недоставало фуража, необходимого для доставки на остров трех дойных коров, семи быков и десятка племенных свиней.

Особую проблему составляло отсутствие пригодных для хранения в течение трех лет квашеных, соленых и маринованных овощей, к тому времени почти полностью закончившихся на острове. Из-за нехватки отечественного снабжения часть его пришлось закупить в Японии (140 ящ. сгущенного молока, двигатель для кавасаки и др.).

Подготовка экспедиции, правда, в значительно меньших масштабах, шла и в Петропавловске. К началу мая сюда были «зброшены», упакованы и замаркированы упряжные материалы для 15 собачьих нартов, винчестеры и 15 ящ. патронов к ним, малокалиберные винтовки, собачьи цепи, медвежьи капканы, папиросы [10, л. 1—2].

Как выяснилось позже, приготовленное оружие не отвечало назначению: «согласно фактур было якобы погружено 39 шт. винчестеров... вскрыли ящики... и вместо 39 шт. оказалось 19, да и те старые, никуда в большинстве негодные, да вдобавок еще для отвода глаз положенные в новые картонные коробки...» [8, л. 88].

Нормальному ходу подготовки экспедиции мешало длительное отсутствие утвержденного начальника острова. Фактически его обязанности с ноября 1931 г. выполнял Н. П. Савенко, зимовавший на Врангеле в 1926—1929 гг. в качестве врача. 25 ноября он телеграфировал в Москву в Арктический комитет и Комитет по делам Севера о своем желании возглавить остров: «Во исполнение данного обещания согласен работать на Врангеле в смене 1932—1935 года. При надобности приму руководство экспедицией. В случае зимней экспедиции на помощь “Колыме”, Шмидту, прошу включить меня в ее состав» [10, л. 13].

7 мая 1932 г. заместитель Гольдберга Е. Л. Якобсон сообщал краевым властям о том, что он производит подбор людей для экспедиции. Дело шло туго. По информации Якобсона, «до сих пор работает по

всем организационным делам один Савенко Н. П. в качестве начальника экспедиции и острова, который согласен вести работу и врача по совместительству без особой оплаты» [10, л. 11].

К этому времени Хабаровское краевое управление связи заключило договор с тремя радистами. Геофизический институт Академии Наук СССР (АН СССР) намеревался отправить двух своих сотрудников. В качестве моториста владивостокский горком ВКП(б) посылал «члена партии тов. К. Масулова». Колония нуждалась в специалисте-горняке, на пушную факторию требовались заведующий, счетовод, кладовщик и повар. В ее состав предполагалось включить две артели охотников численностью 15—18 чел. из числа русских колонистов, которые «поми-мо охоты будут использованы и для культурного разведения песцов, для горных разведок и по добыче металла (золота. — С. Г.)» [10, л. 4—5].

8 мая 1932 г. Гольдберг докладывал дальневосточному крайкому о том, что «на сегодняшний день еще не имеется начальника острова. Необходимо подобрать крупного работника, члена партии, любящего Север, умеющего работать на Севере и заниматься научной работой, изучением о. Врангеля и его богатств» [10, л. 3].

Согласованная с АКО кандидатура нового начальника острова Н. П. Савенко, деятельно принимавшего участие в подготовке к полярному рейсу, внезапно, без каких-либо объяснений и даже без уведомления об этом дирекции общества в Петропавловске, была снята и заменена его помощником Г. И. Бухвальтером. Последний, прибывший во Владивосток с Сахалина, получил эту должность при помощи работника Дальневосточного крайкома ВКП(б), входившего в состав хабаровской «бригады по оказанию помощи экспедиции».

Савенко, считая, что он не сработается с Бухвальтером, от участия в экспедиции отказался. После этого он подвергся притеснениям, угрозам и обвинениям во вредительстве. Этим его заставили продолжать работу в роли ответственного исполнителя владивостокской конторы АКО. Занимаясь дальнейшей подготовкой к полярному рейсу, он окончательно убедился в том, что Бухвальтер непригоден к роли начальника острова. Это вскоре признал и крайком ВКП(б), снявший Бухвальтера с должности вместе с его «компанией», включавшей восемь родственников и друзей, перед самой отправкой судна в ответственный рейс (за двенадцать часов до выхода в море).

Так новым начальником экспедиции и острова стал впопыхах утвержденный работник Владивостокского горкома ВКП(б) Ф. Я. Астапчик. До намеченного отхода парохода оставалось всего десять часов.

Вот как Астапчик описывал собственное назначение: «15 июля во Владивостоке уполномоченный Далькрайкома тов. Мартынов предложил мне поехать на о. Врангеля в качестве начальника острова взамен снимаемого им тов. Бухвальтера. Дав свое согласие, я 16 июля 1932 г. погрузился на пароход “Совет”, готовый к отправке... Ознакомиться за какие-нибудь сутки-полтора с планами и заданиями, предстоящими мне на Врангеле, с подбором и подготовкой людского состава и материальной частью я не мог, тем более что т. Бухвальтер для сдачи дел на пароход не явился. Была составлена комиссия...» [8, л. 87].

Астапчик ожидал, что Бухвальтер прибудет на судно для передачи дел, но последний исчез из города вместе с имущественными ценностями и частью документов, среди которых оказались счета на сумму более чем в 244 000 руб. Это задержало отход еще на сутки. К поискам беглеца приступили оперсектор ОГПУ и уголовный розыск. Астапчик потребовал предоставить ему время на вхождение в курс дела, на то, чтобы «осмотреться». Дела экспедиции он принял при участии специально созданной комиссии (Савенко, Мельников, Ревзон), установившей хаотическое состояние бумаг, отсутствие «материалов и документов, характеризующих финансовые дела экспедиции и задолженности отдельных членов колонии острова...» [8, л. 96].

Для дальнейшей подготовки и инструктажа экспедиции, и в первую очередь ее нового начальника, владивостокская контора АКО приказала Н. П. Савенко сопровождать ее до Петропавловска.

Вся эта история стала известна дирекции АКО только после прихода экспедиционного судна в Петропавловск. Кандидатуры ни Бухвальтера, ни Астапчика с ней не согласовывались, а их назначения носили случайный характер, так как оба они не знали особенностей работы в полярных условиях и не могли обеспечить эффективного развития хозяйства острова [10, л. 91—93].

Кандидатура капитана, которому предстояло возглавить предстоящий поход, напротив, сомнений ни у кого не вызывала — им вновь стал К. А. Дублицкий. В середине января 1932 г. его назначение было согласовано с Наркомводом СССР. 16 марта 1932 г. приказом № 54 за подписью заместителя наркома Фомина Дублицкий назначался «капитаном судна, идущего в 1932 г. в рейс Правительственной Арктической Экспедиции на остров Врангеля», и на время исполнения этого рейса направлялся в распоряжение АКО [10, л. 63—64]. 15 мая 1932 г. он был официально откомандирован из СТФ в АКО.

Дублицкий Константин Александрович — один из наиболее видных полярных капитанов-дальневосточников. Родился 13 июля 1881 г. в г. Саратове. Морскую службу начал на Черном море. В годы первой русской революции активно занимался политической деятельностью, был арестован и сослан. Некоторое время находился в эмиграции. В Россию вернулся после начала первой мировой войны.

В апреле 1916 г. Дублицкий зачислен в Дальневосточное управление делами Добровольного флота в должности старшего помощника капитана. Летом 1917 г. он совершил свое первое арктическое плавание к устью р. Колымы. С начала 1920 г. до мая 1921 г. работал помощником управляющего делами Добровольного флота на Дальнем Востоке. В течение 1921—1923 гг. в качестве капитана парохода «Томск» выполнил несколько рейсов в Петропавловск, доставляя войсковые части, продовольствие и снабжение.

В период 1925—1927 гг. на пароходах «Колыма» и «Ставрополь» вновь совершил несколько колымских рейсов. В 1929 г. командовал ледорезом «Ф. Литке», доставившим на о. Врангеля вторую по счету партию зимовщиков. За этот рейс ледорез и его капитан были награждены орденами Трудового Красного Знамени. По возвращении из похода к о. Врангеля в конце 1929 г. ледорез выполнил еще один сложный ледовый рейс, сняв в б. Провидения экспедицию АН СССР и Центрального управления водных портов.

В середине 1930-х гг. занимал различные должности в Дальневосточном государственном морском пароходстве: заведующего навигационным бюро, старшего морского инспектора, резервного капитана. В начале 1937 г. вышел на пенсию. Скончался 6 октября 1939 г. в г. Туапсе [11, с. 122—128; 12, с. 18—20].

Все те, кому посчастливилось общаться с капитаном, единодушно отмечали как его выдающиеся человеческие качества, так и отличное знание им морского дела. Приведем два характерных факта. В 1923 г. в одном из номеров газеты «Полярная звезда» появилась заметка о том, что с прибывшего в Петропавловск парохода «Томск» на берег для продажи было передано мясо павшей в пути коровы. Местный агент Добровольного флота В. М. Андржеевский развеял этот слух следующим письмом в редакцию: «...Корова до своего зарезания действительно упала, но только вследствие того, что во время шторма сорвавшимся ледником переломало все ее ноги и стоять в силу этого она более не могла. Помимо этого, лично зная капитана парохода “Томск” К. А. Дублицкого, не могу допустить мысли, чтобы на пароходе под

его командованием мог бы иметь место факт зарезания павшего (в общежитейском смысле этого слова) скота» [13, № 61].

Как известно, осенью 1928 г. при выборе кандидатуры капитана для предстоящего полярного плавания на о. Врангеля все присутствующие на собранном для этого во Владивостоке совещании единогласно высказались за приглашение именно К. А. Дублицкого.

Экспедиционное судно, пригодное для плавания в ледовых условиях, согласно одного из пунктов постановления СТО, должен был выделить СТФ в лице его дальневосточной конторы. Судну следовало обеспечить смену колонии зимовщиков, находившейся на острове, и вывезти заготовленную ими пушнину.

18 мая 1932 г. в управлении Тихоокеанского бассейна СТФ собралось совещание, на котором рассматривался вопрос пригодности и целесообразности отправки пароходов «Ф. Литке», «Давыдов» и «Совет» в рейсы к устью р. Колымы и на о. Врангеля. К. А. Дублицкий отметил, что ни одно из названных судов для похода к острову не подходит. «Рейс требует большего внимания, чем колымские, где суда идут вдоль берега, а здесь пароходу придется удаляться в пределы Ледовитого океана на сотни миль...» Он предлагал выделить для этой цели пароход типа «Сучан», имевший меньшую осадку, позволявшую ему войти в островную бухту Роджерс, на берегу которой размещалась колония.

Недостатками «Совета», препятствовавшими его использованию в полярном рейсе, по мнению К. А. Дублицкого, являлись [8, л. 34]:

— отсутствие тяжеловесной стрелы, не дающее возможности поднимать и спускать плавсредства и крупные грузы;

— деревянная палуба, не позволяющая принять на нее тяжелый катер весом 41 т, кавасаки, кунгасы и пять вельботов, а также собственные плавсредства парохода общим весом 165 т;

— малый запас угля (1 200 т), не обеспечивающий проведение зимовки в том случае, если судно будет затерто льдами;

— наличие рефрижераторных трюмов, осложняющее установку в них ледовых подкреплений. Помимо этого, теплоизоляция трюмов могла помешать поиску и заделке возможной пробоины;

— изношенные и неэкономичные котлы 1902 г. постройки со сниженным прогив номинального рабочим давлением пара.

Мнение большинства присутствующих на совещании было против отправки «Совета» также и потому, что использовать его как обычный сухогруз при недостатке в Тихоокеанском бассейне рефрижераторов было явно нецелесообразно.

Председательствовавший на совещании представитель управления СТФ Бида-Биденко утверждал, что «...у других судов преимуществ перед “Советом” нет... Форсировать льды никто из других судов не сможет». По его словам, подходящий для этой цели пароход «Сахалин» вышел из строя, а новые пароходы с усиленными ледовыми корпусами, так называемые «северняки» — «Сталинград» и «Свердловск», — должны были прийти во Владивосток только в начале августа или, в лучшем случае, 20 июля. Столь поздний срок исключал их посылку к острову.

Представители технической части СТФ Дейниченко и Ружицкий поддержали мнение председательствующего, заявив, что техническое состояние новых судов не лучше, чем у «Совета». Прочность корпуса последнего, по их мнению, была подтверждена отсутствием у него повреждений после столкновения с траулером. В качестве дополнительной меры они предлагали подкрепить нос судна и угольные бункеры деревянными распорками [8, л. 36—37].

Категорически возражал против посылки «Совета» к о. Врангеля Н. П. Савенко. В докладной записке Хабаровскому крайкому ВКП(б) от 31 мая 1932 г. он утверждал, что пароход «...не обеспечивает рейса, что поход на нем на 340 миль в Ледовитый океан только благодаря счастливой случайности может быть удачен, на что делать ставку более чем легкомысленно. Всякие же осложнения в плавании вызовут катастрофу. Команда будет переживать голод, душевное равновесие будет потеряно со всеми последствиями...

Невозможность взять большее количество угля обеспечивает максимум сорокадневное плавание от угольной базы в бухте Провидения. Если принять во внимание, что для пути к острову и обратно при благоприятных условиях требуется шестнадцать дней, и стоянка на острове [будет длиться] десять дней, то на выжидание передвижки, подвижки и разряжения льда у кромки под парами угля останется только на четырнадцать дней, что, безусловно, недостаточно и небезопасно для судна, которое, в силу обстоятельств, сможет очутиться в вынужденной зимовке, из которой уже не в состоянии будет выйти без запасов угля.

При наличии на судне течи (что не исключается), судно вообще погибнет, то есть поддержания пара в котлах не будет. Сам по себе факт дрейфа к северу тотчас же после гашения котлов потребует от экипажа и пассажиров покинуть судно и спастись по льду к ближайшему берегу, что грозит ужасной трагедией...» [8, л. 41—42].

Выходом из создавшегося положения, считал Савенко, может служить посылка вместо «Совета» одного из пароходов типа «Север». Они

могли взять угля до 2 000 т и имели более экономичные котлы, что позволяло обеспечить длительный дрейф и, при необходимости, зимовку, а также обратное плавание после нее. «Совет» же, по его мнению, следовало передать Дальстрою, который взамен него сможет выделить для рейса к о. Врангеля один из прибывающих «северняков».

К мнению о непригодности «Совета» присоединился и председатель Комитета по делам Севера Кавелин, также имевший опыт двух зимовок в Ледовитом океане [10, л. 102].

И все же, несмотря на все доводы против, совещание решило, что «... вследствие отсутствия более специальных судов приходится остановиться на пароходе “Совет”, выполнение рейса на котором при наличии тяжелого ледового режима не обеспечено» [8, л. 38].

Пароход «Совет» (первоначальное название «Императрица Александра») — построен в 1902 г. как грузопассажирское судно. В январе 1915 г. на Путиловской верфи в Петрограде он был переоборудован в авиатранспорт и, получив новое название — «Орлица», — стал первым отечественным балтийским авианосцем. Четыре его гидросамолета конструкции Д. П. Григорьева размещались в двух ангарах, расположенных на палубе, один в разобранном виде хранился в трюме. Подъем самолетов на борт и спуск их на воду обеспечивался при помощи стрел с электроприводом.

Пароход водоизмещением 3800 т при длине 91 и ширине 12,2 м развивал скорость хода до 12 узлов. Вооружение «Орлицы» насчитывало восемь 75-миллиметровых пушек и два пулемета. Для обслуживания гидросамолетов в кормовой части судна были оборудованы различные мастерские: слесарно-сборочная, моторная, деревообделочная, обтяжная, позволявшие выполнять их ремонт на борту. В трюмах парохода размещались бензохранилище вместимостью 1 000 пудов, маслохранилище емкостью 500 пудов и запас бомб. Над машинным и котельным отделениями устанавливалась специальная сеть, предназначенная для подрыва бомб, попадающих в судно, над его верхней палубой.

В 1918 г. «Орлица» в числе многих боевых кораблей и торговых судов принимала участие в знаменитом «Ледовом походе» Балтийского флота — переходе из Гельсингфорса в Кронштадт.

По окончании гражданской войны возникла острая необходимость восстановления уничтоженного отечественного транспортного флота. Одним из первых судов, предназначенных для обслуживания возрождающейся внешней торговли и пассажирских перевозок, суждено было стать «Орлице», получившей название «Совет».

В 1923 г. в Петрограде на Северной верфи начались работы по переоборудованию судна в грузопассажирское, предназначенное для работы на линии Петроград — Лондон. В начале 1930-х гг. «Совет» был передан с Балтики на Дальний Восток в распоряжение Главной конторы Тихоокеанского бассейна СТФ [14, 15].

Зиму 1931—1932 гг. «Совет», не имевший хода, провел в Петропавловске: в предыдущем рейсе он сломал во льдах лопасти гребного винта. 13 апреля 1932 г. в дирекции АКО состоялось совещание о буксировке аварийного парохода во Владивосток. Первоначально в качестве буксирного судна был назван снабженческий пароход АКО «Эскимос». Для отправки каравана в путь требовалось 200 т бункерного угля и 100 т пресной воды. В связи с тем, что необходимого количества топлива и воды быстро найти не удалось, дирекция АКО решила не задерживать «Эскимос», который должен был выйти во Владивосток и затем встать там на ремонт, чтобы успеть подготовиться к предстоящему завозу грузов на камчатское побережье. В результате «Эскимос» ушел один, а «Совет» немного позже отправился в родной порт на буксире своего собрата по СТФ — парохода «Днепрострой» [16, л. 9].

10 мая 1932 г. судно прибыло во Владивосток. Его осмотрела комиссия, определившая объем ремонта, необходимого для успешного выполнения предстоящего полярного рейса. Осмотр показал, что «Совет» находится в крайне запущенном техническом состоянии, особенно по машинной части, требовавшей длительного ремонта. Большие работы предстояло выполнить по корпусу, требовал замены гребной винт.

Запасные лопасти гребного винта на «Совете» были чугунными и для работы во льдах не годились. Подходящих для этого стальных лопастей на владивостокском Дальзаводе не оказалось, а изготовить новые не представлялось возможным. Имевшиеся в запасе лопасти ледореза «Ф. Литке» оказались более тяжелыми, чем те, которые ранее стояли на «Совете». После монтажа на ступице гребного винта они способствовали возникновению большой деформации валопровода. Кроме того, отремонтированный гребной винт не был отбалансирован.

22 мая пароход ввели в сухой док, в котором силами мастерских СТФ, Дальзавода и команды начались ремонтные работы. Через месяц, по окончании докования, «Совет» ошвартовался к причалу Дальзавода для завершения ремонта и установки в трюмах ледовых подкреплений [8, л. 1—2]. 1 июля в командование судном вступил К. А. Дублицкий,

принявший его от капитана Н. А. Финякина, оставшегося на пароходе в должности старшего помощника.

2 июля 1932 г. ремонт в основном был закончен и судно, имея на борту комиссию по передаче его от СТФ в АКО, в 17:00 снялось с якоря и направилось в пролив Босфор Восточный для опробования механизмов и уничтожения девиации компасов. В ходе испытаний обнаружился ряд неисправностей вспомогательных устройств.

К вечеру того же дня, закончив испытания и выявив объекты, требующие дополнительного ремонта, определив и уничтожив девиацию, «Совет» последовал в порт к угольной пристани. Погрузка угля закончилась 9 июля в 21:00, после чего пароход на буксире перешел к причалу АКОбазы, с которого на следующий день началась приемка экспедиционного снабжения. Утром 14 июля «Совет» перешвартовался к причалу СТФ № 30 для окончательной загрузки. К вечеру на нем закончилась установка тяжеловесной грузовой стрелы, предназначавшейся для подъема и спуска гидросамолета и плавсредств, а также ремонтные работы, проводимые СТФ и Дальзаводом. Для предотвращения дальнейших задержек с выходом в рейс, капитан решил оставшийся мелкий ремонт завершить в пути силами команды парохода.

В этот день был подписан акт о передаче «Совета» в распоряжение АКО. «Комиссия в составе представителей от Совторгфлота — главного морского инспектора Горшенева К. О., инспектора техсектора Гордиенко, от АКО — капитана дальнего плавания Дублицкого К. А., технического инспектора Хадорченко, морского инспектора Хищенко в присутствии представителей Дальневосточного бюро Регистра Новицкого К. А. и Луценко С. на основании приказа начальника Совторгфлота Тихоокеанского бассейна за № 272 произвела приемку-сдачу парохода «Совет» Совторгфлота в ведение АКО на время врангелевского рейса и установила, что пароход сдается в полной исправности для предстоящего рейса... С 14 сего июля пароход «Совет» считается сданным, согласно договора, АКО. Неоконченные ремонтные работы будут закончены экипажем судна в пути за счет Совторгфлота по счетам, заверенным начальником экспедиции тов. Дублицким» [16, л. 44].

Отмеченная в акте «полная исправность для предстоящего рейса», как показали дальнейшие события, оказалась фикцией, сыгравшей в судьбе экспедиции роковую роль. Из-за недостатка времени на пароходе не успели проверить правильность центровки линии гребного вала, а также не заменили ненадежно работающую радиостанцию.

4.2. ПЛАВАНИЕ К ОСТРОВУ И ЕГО РЕЗУЛЬТАТЫ

Торжественные проводы экипажа и колонии, отправлявшихся в полярное плавание, состоялись 16 июля 1932 г. Вечером судно, стоявшее на рейде, приняло взрывчатку. Утром следующего дня был оформлен отход и «Совет» с 812 т груза, 1171 т угля, 170 т пресной воды и экспедицией в составе 41 чел. направился в Хакодате.

Здесь погрузили противочинготные средства, свежую зелень, консервированное молоко, отсутствовавшие пожарные шланги и другие необходимые предметы. 20 июля в 15:25 пароход снялся из Хакодате в Петропавловск. В 18:00 в Сангарском проливе он обнаружил терпящий бедствие японский рыболовный катер «Баки-Мару» с двумя моряками, имевший повреждения корпуса, двигателя и сломанную мачту. Катер взяли на буксир, но в 20:30, находясь в узкости, из-за темноты и сильного течения капитан оставил его, предвзвительно сняв людей [8, л. 4].

Во время перехода в Петропавловск обнаружился ряд неисправностей. Капитан «Совета» информировал о техническом состоянии парохода владивостокскую контору АКО следующей радиограммой: «Полдень 23 июля. Вследствие дефектов ремонта гребного вала греется дейдвудный сальник, имеется усиленный пропуск воды, также отпадают гайки болтов крепления фланцев вала, что вызывает необходимость частых остановок машины. В Петропавловске требуется поднятие двух рамовых подшипников гребного вала. Котловые трубки текут» [8, л. 50]. Вскоре после этого радиостанция вышла из строя.

Ранним утром 27 июля пароход вошел в Авачинскую губу и в 7:30 встал на якорь. Затем, перегрузив часть взрывчатки на траулер «Топорок», «Совет» пришвартовался к причалу в Ковше для погрузки угля, приемки пресной воды и остального экспедиционного груза.

Из-за выявленных во время перехода неисправностей возникли сомнения в способности судна продолжать рейс. Для окончательного решения этого вопроса начальник порта и дирекция АКО создали технические комиссии для осмотра «Совета». Они сделали заключения о том, что за неимением другого судна для продолжения рейса необходимо выполнить экстренные работы, направленные на ослабление обнаруженных дефектов, «...так как на их полное устранение нет ни времени, ни технических возможностей...» [8, л. 5].

27 июля пароход осмотрели инженеры Г. Н. Яковлев, А. С. Судзиловский, В. Е. Колмаков и старший механик «Совета» И. С. Семенюк. Определенный ими необходимый минимум ремонта сводился:

- к затяжке и стопорению болтов первого фланца валопровода;
- к установке новых клиньев под подшипники коленчатого вала главной машины для разгрузки опорных подшипников валопровода;
- к прокладке в коридоре гребного вала добавочного осушительного трубопровода.

Перечисленные работы круглосуточно выполнялись силами рабочих мастерских АКО под руководством бригадира Вашука и судовой командой. Они закончились к 8 часам вечера 28 июля, дав возможность «Совету» продолжать рейс [8, л. 51—54].

Болтовые соединения фланцев валопровода застопорили специально для этого изготовленными в мастерских АКО шпильками с нарезкой и хвостовиками. Их ввернули в резьбовые отверстия, просверленные в гайках соединительных болтов. Кроме шпилек, из материала, взятого на судне, изготовили два новых запасных соединительных болта диаметром 80 и длиной 270 мм. Новый осушительный трубопровод, присоединенный к рефрижераторной донке, собрали из резинового шланга при помощи штуцеров с хомутами.

Кроме него сделали пятнадцатиметровый трубопровод из железных труб диаметром 62 мм, который соединили со штатным свинцовым трубопроводом, размещенным в коридоре гребного вала. Для подшипников валопровода выполнили и установили два комплекта дубовых прокладок. С целью уменьшения течи дейдвудного сальника в него добавили два шлага пеньковой набивки.

В этот же день на пароходе работала комиссия под председательством капитана петропавловского порта АКО П. П. Яковенко. В ее состав входили техник Н. А. Рожков, старшие механики стоявших в порту траулеров «Красноармеец» и «Лебедь», старший помощник капитана «Совета» Н. А. Финякин и помощник главного инженера АКО Н. Н. Беретти. Эта комиссия находилась на судне в то время, когда на нем уже всю шел ремонт.

28 июля заместитель директора-распорядителя АКО Е. Н. Ильяшенко подписал акт, констатировавший, что «требуемый судну ремонт полностью во Владивостоке не произведен... судно не снабжено даже самыми необходимыми материалами и инструментами (буры, набивка для дейдвуда, ручники, пилы)... радиостанция вышла из строя. Комиссия считает, что хотя судно полностью ремонтом не обеспечено, но,

принимая во внимание отсутствие возможности заменить его другим или провести полный ремонт и, учитывая неотложную необходимость рейса к о. Врангеля, продолжение пути полагать возможным, хотя выполнение рейса при наличии тяжелых ледовых условий и штормовых погод остается необеспеченным» [8, л. 56].

Дефекты валопровода, вызванные длительной работой судна без серьезного технического обслуживания, проявились в конце 1920-х гг. Зимой 1929—1930 гг. «Совет» ремонтировался в Киле (Германия). В ходе ремонта, кроме прочих работ, были установлены новые дейдвудные втулки из белого металла и проточен концевой вал.

С началом первого рейса Гамбург — Ленинград ослабление гаек болтов фланцев дейдвудного и промежуточного валов повторилось вновь. 12 января 1930 г. пароход вывели из эксплуатации для проверки линии валопровода. В ее ходе при разобцении фланцев валов обнаружили расхождение между ними в верхней части, равное 0,25 мм. Дальнейшая проверка линии вала по фланцам показала несовпадение осей упорного и коленчатого валов в 10,5 мм. С учетом протяженности валопровода, равной 22 м, расхождение составляло 0,48 мм на метр длины, что многократно превышало действовавшие нормы.

23 мая 1930 г. Ленинградское бюро Регистра СССР освидетельствовало механизмы «Совета». Осмотру, в частности, подвергался судовой валопровод. В результате выявилось нарушение параллельности соединительных муфт гребного и промежуточного валов. Между ними в верхней части образовался зазор в 2,3 мм, причем муфта гребного вала сместилась выше муфты промежуточного на 1 мм. Кроме этого, в дейдвудном сальнике из-за износа нажимной втулки был найден зазор величиной около 6 мм. Для предотвращения течи команда вставила в него деревянные клинья.

На основании осмотра инспектор Регистра С. М. Петров сделал следующее заключение: «Для уничтожения означенных дефектов необходимо судно ввести в док, проверить линию валов и правильность установки соединительных муфт. Теперь же, ввиду крайней необходимости в пароходе, согласно заявления СТФ, пароход возможно выпустить только в один рейс до Лондона и обратно...»

Кроме того, на судне предписывалось иметь для валопровода шесть запасных болтовых соединений, постоянно наблюдать за его состоянием и не развивать частоту вращения главной машины выше среднего хода. Плавание допускалось только в тихую погоду, в случае ветра судну рекомендовалось заходить в ближайший порт [8, л. 50].

Обо всем этом командование «Совета» не знало. Реальное техническое состояние парохода, отправлявшегося в полярные льды, в процессе его передачи в ведение АКО оказалось сокрытым. Акты его осмотров Регистром СССР были найдены только на подходе к Петропавловску, когда заменить экспедиционное судно было уже невозможно.

29 июля 1932 г. в 19:50, приняв 300 т угля, воду, меховое полярное снаряжение и сотню ездовых собак, «Совет» продолжил рейс, снявшись из Петропавловска в Анадырь. Переход, проходивший со средней скоростью около девяти узлов, сопровождался волнением, густым туманом и попутным ветром. 3 августа на подходе к Анадырскому лиману сломалась рулевая машина. К вечеру неисправность устранили, но судно село на мель. В 22:35, работая машиной переменными ходами, оно сошло с мели и, подойдя к Анадырю, отдало якорь.

4 и 5 августа экспедиция занималась приемкой меховой полярной одежды с факторий АКО. Ее частично получили в виде шкур, которые затем пришлось шить во время рейса. Большую помощь в приобретении полярного снаряжения оказал местный пограничный отряд, передавший на «Совет» часть собственного имущества. После получения одежды пароход снялся в б. Провидения. На следующий день в б. Эмма «Совет» за семнадцать часов перегрузил с угольного транспорта «Лозовский» 300 т угля.

Тем временем новый начальник о. Врангеля Ф. Я. Астапчик вербовал местное население, желавшее принять участие в зимовке. По первоначальному плану Савенко, экспедиции следовало забросить на остров 12 семей «туземцев», которые к приходу парохода на север должен был подготовить чукотский окрисполком. Но так как на деле ни одна семья не была готова, начальник острова завербовал три семейства эскимосов в б. Провидения. Приняв их, пароход снялся на м. Чаплин для того, чтобы и здесь взять на борт колонистов из числа местных жителей. Но тут желающих зимовать на Врангеле не нашлось.

9 августа, погрузив пять туземных байдар, «Совет» отправился в б. Лаврентия. На следующий день он встретил первый битый лед, который, постепенно двигаясь, к вечеру полностью заполнил всю бухту. Вне нее до горизонта море было покрыто сплоченными ледяными полями, дрейфовавшими на юг.

В течение 12 и 13 августа «Совет» перегрузил в свои бункеры весь оставшийся на «Лозовском» уголь, а затем последовал к м. Дежнева для встречи с пароходом АКО «Ительмен», с которого вечером 15 августа

получил еще одну партию оленьих шкур. По окончании погрузки шкур «Совет» снялся с якоря и переменными ходами и курсами пошел в крупнобитом льду в сторону американского берега для проведения ледовой разведки. Постепенно лед разрядился, и «Совет» в течение суток следовал по чистой воде, температура которой постоянно понижалась, свидетельствуя о приближении к ледяным полям.

Используя опыт плаваний ледокола «Красный Октябрь», команда которого в 1924 г. подняла над о. Врангеля советский флаг, парохода «Ставрополь», высадившего в 1926 г. на него первую колонию, а также собственный, приобретенный в 1929 г. во время аналогичного рейса на ледорезе «Ф. Литке», капитан Дублицкий решил подойти к острову традиционным путем. Для этого «Совету» вначале было необходимо пробиться к о. Геральд, находившемуся в сорока милях от о. Врангеля, а затем от него — на запад к месту назначения — в островную б. Роджерс, на берегу которой располагалась зимовка.

17 августа пароход впервые встретил на своем пути сплоченный лед, который вместе с густым туманом вынудил его лечь в дрейф. К полудню туман рассеялся, «Совет» дал ход и стал пробираться в крупном битом льду к о. Геральд, к берегу которого к вечеру он подошел на расстояние шести миль. Затем, изменив направление движения, «Совет» начал продвигаться к о. Врангеля.

Ночью 19 августа пароход из-за отсутствия ориентировки ввиду плотного тумана встал на ледовый якорь. Вынужденную стоянку использовали для приема с льдин пресной талой воды при помощи шлангов. Первая встреча «Совета» со льдами не прошла бесследно для его корпуса: при осмотре носовой части вблизи форштевня нашли несколько срезанных заклепок, в форпике появилась небольшая течь. Ее ликвидировали, залив две шпации цементом с песком [8, л. 10].

С началом движения «Совета» во льду и связанной с этим необходимостью работать машиной на переменных ходах, вновь стали проявляться дефекты валопровода, выражавшиеся в ослаблении и деформации соединительных болтов его фланцев. Так, 20 августа в ходе очередного осмотра валопровода, были обнаружены три срезанных болта. Это потребовало немедленной остановки судна для ремонта. В 18:10 пароход встал на ледовый якорь у восточного побережья острова. Одновременно с ремонтом экипаж судна и экспедиция, разделенные на четыре смены, в течение суток перегружали уголь из трюма № 3 в бункеры. Ремонт гребного вала продолжался и 21 августа. За эти сутки дрейф парохода во льдах составил семь миль.

Используя вынужденную остановку, капитан направил к острову пешую ледовую разведку, которая установила, что до пределов видимого горизонта в направлении острова простираются поля абсолютно непроходимого многолетнего пака. На о. Врангеля была дана радиogramма о том, что «...состояние гребного вала очень плохое, хронически срезаются болты, крепящие фланцы гребного вала. Это обстоятельство не позволяет делать переменных ходов и полного хода. Задевание гребного винта, даже небольшое, за лед также недопустимо. Вероятно, придется выбираться на восток в разбитый лед» [8, л. 59].

В 20:00 капитан созвал судовой совет в составе двадцати двух человек для обмена мнениями по поводу состояния гребного вала и возможности дальнейшей работы «Совета» во льдах. Старший механик И. С. Семенюк сообщил, что, несмотря на наличие на судне шести запасных болтов, существует угроза, что и они могут быть срезаны, «поэтому машиной на передний ход можно давать оборотов шестьдесят, а на заднем — не более сорока...».

Судовой совет констатировал, что ухудшившееся состояние гребного вала не обеспечивает его надежную работу и не позволяет реверсировать главную машину, что крайне необходимо при маневрировании во льдах. Тем не менее, указывает капитан в рейсовом донесении, «совет единодушно присоединился к моему решению — добиваться достижения о. Врангеля до последней возможности» [8, л. 11].

Движение «Совета» возобновилось 22 августа в 12:30. Пароход направился через сплошной ломаный лед в направлении о. Геральд для того, чтобы отсюда предпринять вторую попытку достичь о. Врангеля. К 22:40 он подошел к Геральду и остановился в ожидании разрядки льда. 23 августа было определено положение острова, которое оказалось на восемь миль западнее, чем указанное на карте.

Последующие двое суток дрейф во льду продолжался. Все попытки развернуть судно и выйти в разряженный лед работой главной машины на переменных ходах, расталкиванием льда бамбуковыми шестами, подрывом его аммоналом, а также использованием заведенных на лед швартовых концов оказались безуспешными.

За время перехода «Совета» к о. Геральд между ним и о. Врангеля шел оживленный радиобмен. «Не теряем надежды на подход “Совета” к острову, но не исключаем противное. По собранным мною сведениям, льды весьма тяжелые кругом всего острова. На случай прихода “Совета” необходимо вывезти трех человек, в крайнем случае — одного — умышленного. Надеяться на заброску самолета с материка, по моему мне-

нию, нельзя. Это требует времени, а времени нет... Если будете посылать самолет, не забудьте послать хотя бы газету или журнал, будем очень благодарны», — сообщал в одной из радиogramм начальник острова А. И. Минеев [8, л. 70].

Ранним утром 26 августа с судна заметили разряжение льда и оно, работая переменными ходами, медленно начало маневрировать в тяжелом торосистом льду, высота которого над уровнем воды местами достигала пяти-шести метров. Периодически для его поворотов использовались швартовные концы, заводимые на лед. В 8:20 «Совет» вышел из торосов и застопорил машину.

Капитан выслал ледовую разведку, которая вернулась в 14:00. Разведчики доложили, что по всему обозримому пространству в изученном ими направлении наблюдается крупный битый лед. Движение судна к о. Врангеля возобновилось. В 22:10 был замечен огонь сигнального костра, разложенного островной колонией на берегу б. Роджерс. По радио с острова пришло сообщение о том, что и с него видны судовые огни «Совета».

Учитывая недостаток на острове топлива, капитан предложил врангелевцам более не поддерживать огня. Дальнейшее продвижение замедлил торосистый лед. За вахту с 20 до 24 часов пароход прошел всего 0,7 мили. За следующую вахту он продвинулся еще немного и подошел к б. Роджерс на расстояние девяти миль. Дальнейший путь во льду опять потребовал использования взрывчатки. К утру «Совет» вновь уперся в непроходимый лед.

Очередная ледовая разведка сообщила, что он простирается до пределов видимого горизонта в направлении бухты. От Минеева пришла радиogramма следующего содержания: «Положение острова в отношении продуктов, снабжения удовлетворительное, смело можно зимовать еще год, правда совсем нет топлива, но это не так страшно, есть возможность устроиться довольно сносно без топлива. Необходимо забросить на остров две-три тонны кое-каких товаров. Главное — вывезти умалишенного (повара колонии. — С. Г.) и еще двух-трех европейцев, пушнину. Это можно сделать на самолетах. Самолеты поблизости есть. Поэтому, по моему убеждению, нет смысла рисковать людьми, грузами, судном... Учтите, Константин Александрович, что в случае, если «Совет» не подойдет, упустим время для работы самолетов, остров останется без соли, мыла, еще кое-чего необходимого. Европейцев съест вошь, наименее приспособленная часть европейцев безусловно погибнет. Думаю, что Союзу совершенно не нужно

подтверждения мрачной славы, установленной островом в результате неудачных попыток иностранной колонизации (имеется в виду погибшая в 1921 г. канадская колония. — С. Г.)» [8, л. 68].

Не имея уверенности в возможности достижения острова, Дублицкий согласился с Минеевым, поддержав его требование о немедленной организации сообщения с колонией при помощи самолетов. Крайний срок полетов летным составом определялся как 10 сентября. Но так как ответы на посланные по этому поводу запросы во Владивосток и Хабаровск не пришли, то капитан был вынужден продолжать попытки достигнуть острова на «Совете».

Новый начальник острова Ф. Я. Астапчик предложил перейти с частью людей на остров по льду на собаках, а затем таким же образом переправить на «Совет» врангелевцев во главе с А. И. Минеевым. Однако с учетом соотношения средней скорости перемещения по торосистым льдам на собаках, составляющей 5—6 км в сутки, и скорости движения льда в направлении от берега о. Врангеля, равной 30—35 км в сутки, это было признано неосуществимым.

В течение последующих четырех суток продолжался вынужденный дрейф парохода на юго-восток со скоростью два узла. В ожидании вынужденной зимовки во льдах или возможного оставления судна на «Совете» распределили имеющуюся теплую меховую одежду между экипажем и экспедицией. Ее полностью хватило только последней. Команду удалось одеть лишь наполовину, остальным пришлось довольствоваться ватной одеждой, которая не подходила для полярных условий. Одновременно снарядили аварийные походные сумки.

А. И. Минеев сообщил по радио, что гидросамолет чукотской летной экспедиции, возглавляемой Обручевым, готов помочь колонии в доставке на остров необходимого количества продуктов, а также вывезти с него на «Совет» ослабевших колонистов. Ф. Я. Астапчик заявил о своем решении с частью членов новой колонии вылететь на остров для замены находящихся там людей. Все это потребовало вывода парохода в разряженный лед для того, чтобы возле него было достаточное для посадки гидросамолета пространство чистой воды.

1 сентября «Совет», пользуясь имеющимися небольшими разводьями, возобновил движение в торосистом льду. К вечеру он смог пройти не более полутора миль. Опасность нахождения судна во льдах еще раз была подтверждена аварией рулевого привода, вызванной тем, что при перемене хода пароход, двигаясь по инерции назад, протаранил пером руля льдину. К вечеру «Совет» вновь лег в дрейф. Попытки

выйти в разряженный лед повторились утром следующего дня. К 11:00 2 сентября пароход продвинулся вперед всего на четыре длины корпуса. На его пути простирались крупные торосы, препятствовавшие движению. Наконец, в 11:00, пароход, расколов льдину толщиной от полутора до двух метров, вошел в мелкобитый лед.

Маневрирование судна осложнялось тем, что его было необходимо направлять в ранее оставленный во льду след. В противном случае существовала реальная опасность повреждения гребного винта и окончательного выхода «Совета» из строя. Такое ограничение маневренности вынуждало прибегать к лобовой атаке льдин носовой оконечностью. Ход судна сильно замедлился.

До 15:00 «Совет» еще несколько раз пытался пробиться к видневшейся впереди широкой полынье, но за все время работы он продвинулся всего на полмили. Машину снова пришлось застопорить. Осмотр носовой части парохода показал, что на обшивке правого борта между форштевнем и скулой образовались гофры, однако течь форпика заметно не увеличилась.

Начавшаяся подвижка льда к вечеру позволила возобновить движение в направлении о. Врангеля. В 21:00, выйдя в разряженный лед, пароход лег в дрейф для осмотра и затяжки ослабевших соединительных болтов фланцев гребного вала. Через час движение продолжилось, но начавшийся снегопад и наступившая темнота в 23:05 заставили прекратить его до рассвета. 3 сентября, с наступлением рассвета, пароход проследовал по направлению имеющихся разводьев в направлении острова и к полудню вышел на чистую воду.

Здесь «Совет» остановился для взятия гидрологической пробы и определения местоположения. При осмотре гребного вала был обнаружен очередной срезанный болт. После его замены пароход двинулся по чистой воде вдоль кромки битого льда в направлении о. Геральд для того, чтобы в третий раз попытаться достичь о. Врангеля.

4 сентября на остров прибыл гидросамолет. К вечеру непроходимый лед опять вынудил «Совет» встать на ледовый якорь. Во время стоянки при очередном осмотре были обнаружены еще два лопнувших соединительных болта. 5 сентября в 17:00 пароход двинулся к западу, производя ледовую разведку с целью обнаружения полыньи большого размера, способной принять гидросамолет. Найдя подходящую полынью, в 19:35 он вновь встал на ледовый якорь.

На следующий день к «Совету» вылетел двухмоторный самолет «Дорнье-Валь» экспедиции Комсевморпути во главе с начальником

чукотской летной экспедиции Обручевым. Вел его летчик Петров. В 10:25 машина села в четверти мили от парохода и была прибуксирована к нему судовым моторным вельботом. Она доставила часть колонистов во главе с Минеевым (врача Синадского с женой и ребенком, гидрометеоролога Зайцева, начальника радиостанции Шатинского, радиотехника Боганова, охотника Скурихина и душевнобольного повара), а также 1 015 песчовых шкур [8, л. 89].

Во время 48-минутного перелета из б. Роджерс к пароходу ледовую разведку вел пилот-наблюдатель К. Званцев. Вот что он докладывал Дублицкому: «Южная и восточная часть острова Врангеля против [направления] Врангель — Геральд, а также остров Геральд окружены и забиты сплоченным мелко-крупно битым льдом, а также плавающими полями, вся эта масса спаяна молодым льдом. Кроме того, местами видна в небольших полыньях подушка осеннего типа. В наличии имеется сплоченный спаянный, непроходимый для Вашего судна лед... Должен оговориться, что местами в полях замечены трещины, но [они] настолько узки, а главное — масса льда так сжата, что судну типа “Совет” будет невозможно не только продвинуться, но и даже слегка раздвинуть эти поля. Южная часть острова, а также восточная часть до реки Клер имеют береговую полынью настолько широкой, что судно может маневрировать, если удастся пробиться, что мне кажется совершенно невозможным при данных условиях» [8, л. 73].

Итак, снова выяснилось, что остров блокирован многомильной полосой непроходимого льда и достичь его пароход вряд ли сумеет. В 12:00 началась погрузка в самолет предметов первой необходимости, отсутствующих у колонии. Тем временем на «Совете» шло совещание с участием летчиков, решившее, что судну следует возвратиться обратно из-за непроходимого льда и имеющих дефектов гребного вала. Летчики заявили, что второго рейса с острова к судну они сделать не смогут, тем более что имевшийся на «Совете» авиабензин для данного самолета оказался непригоден. К концу совещания они были вынуждены спешно покинуть пароход и вылететь к острову, так как начавшаяся подвижка льда грозила уничтожением самолета. С ними вернулся и А. И. Минеев.

В течение 7 сентября пароход дрейфовал в ожидании разряжения льда и возможности в очередной раз пробиться к о. Врангеля. Для этого было решено вновь подойти к о. Геральд. Рано утром «Совет» двинулся вдоль кромки битого льда к острову. Дойдя до сплошного льда, он

остановился на расстоянии от него около тридцати миль и начал постепенно окружаться дрейфующим льдом.

Капитан отдал распоряжение готовить машину с намерением выйти на чистую воду, однако в это время производилась очередная замена срезанных на переходе болтов. Так как льдины продолжали затирать судно, в 17:15 капитан, рискуя поломкой оставшихся болтов, приказал дать ход, не ожидая окончания ремонта. Дальнейшее промедление грозило вынужденным дрейфом, а затем необходимостью двигаться в тяжелом льду с неисправным валопроводом. Ремонт возобновился в 18:25, после того как пароход самым малым ходом выбрался в разряженный лед.

9 сентября в 10:00 «Совет», используя образовавшиеся в ледовых полях разводья, вновь начал пробиваться к о. Врангеля, держа курс в направлении б. Роджерс. В 12:50 движение судна прекратилось, сдерживаемое сплошным непроходимым льдом. Пароход опять встал на ледовый якорь на расстоянии семнадцати миль от утеса Большевик. Неподалеку от него застрелили двух белых медведей, мясо которых затем использовали в качестве корма для ездовых собак.

Характер трудностей, которые экспедиция на «Совете» испытывала в течение всего полярного рейса, прекрасно иллюстрируют приведенные ниже выдержки из донесения К. А. Дублицкого.

«10 сентября. 12:30. Лед начал теснить судно, затирая его со всех сторон. Снявшись, отошел в разряженный лед в островном направлении и в 14:00 вновь встал на ледовый якорь.

11 сентября. В полдень имел обсервацию, дрейф на зюйд со скоростью 0,2 мили в час. По всему горизонту сплошной непроходимый лед, за исключением юго-восточной четверти, где виднеется чистая вода. В районе стоянки судна — разряженный лед в пять баллов. Установил связь с экспедиционным судном «Сибиряков».

12 сентября. Ввиду увеличившихся дефектов гребного вала, выходящих в частом хроническом срезании болтов соединительных фланцев даже после непродолжительной работы, войдя в связь с ледокольным пароходом «Александр Сибиряков», совершающим переход Архангельск — Владивосток, решил выйти к мысу Дежнева на соединение с «Сибиряковым», где окончательно решить вопрос о возможности произвести попытку достичь о. Врангеля на «Сибирякове» или же, в случае невозможности, сдать на него, за исключением основного ядра, всех колонистов, в частности, женщин и детей, или, в крайнем случае, высадить их в селении Уэлен и, обеспечив их годовым запасом продовольствия, произвести вновь попытку достигнуть острова

на «Совете» с минимальным количеством колонистов, тем более что начальник острова т. Астапчик заявил мне еще раньше, что в случае достижения о. Врангеля он твердо решил взять на остров меньшую половину всего состава ввиду непригодности остальных к жизни на острове.

В 8:45 снялся к мысу Дежнева, идя средним ходом, так как большего хода болты гребного вала совершенно не выдерживали. 10:25. Выйдя на чистую воду, проследовал вдоль битого льда. 11:30. Лопнули два болта гребного вала. Остановил машину для исправления повреждения. Вблизи судна видны до десяти моржовых лежбищ. В ожидании окончания ремонта для пополнения корма ездовых собак байдара и вельбот с охотниками отправлены на охоту. 17:00. Закончил ремонт, приняв на палубу восемь убитых моржей, последовал далее вдоль кромки льда, по-прежнему уходящей на юг.

13—15 сентября. Следую чистой водой вдоль кромки льда умеренным ходом вследствие аварийного состояния гребного вала. Временами стопорим машину для обжатия лопнувших болтов вала... Получил от начальника экспедиции на «Сибирякове» т. Шмидта категорический отказ по вопросу совершения попытки достижения о. Врангеля «Сибиряковым» ввиду поломки [на нем] лопастей» [8, л. 20—22].

К этому времени стало окончательно ясно, что техническое состояние «Совета» не позволит ему выполнить основную задачу экспедиции — смену зимовщиков на о. Врангеля. 12 сентября на судне составили акт о том, «что после каждого перехода в текущем рейсе судна обнаруживали отдачу гаек, а при плавании в полярном море — поломку болтов, скрепляющих фланцы гребного вала с дейдвудным. Поломка болтов происходила: 20 августа — три болта; 3 сентября — один; 4, 8 и 12 сентября — по два болта. Итого изломанных болтов — десять штук, из которых заменено восемь штук запасными, два изготовлены собственными средствами. Причина отдачи и поломки болтов — есть неправильная центровка линии гребного вала, а также разработка дейдвудной втулки, которой способствовал еще установленный тяжеловесный гребной винт... В настоящее время дефект настолько увеличился, что не дает возможности дать ход машины более сорока оборотов, и нет гарантии от дальнейшей поломки болтов. Учитывая, что при шторме произойдет поломка болтов, а замена их другими повторит тот же излом, так как фланцы валов держат плотно их, даст еще худшие результаты, и судно может лишиться своего хода.

Считаем необходимым немедленно прекратить работу во льдах и, соблюдая все меры предосторожности, стараться дойти до ближай-

шей закрытой бухты. В дальнейшем переход до Петропавловска без буксира опасен, а после из — Петропавловска во Владивосток без груза — невозможен...» [8, л. 75].

Последующие двое суток «Совет» продолжал маневрировать во льду. К полудню 17 сентября, находясь в густом тумане, пароход вышел в пролив Беринга и малым ходом последовал к с. Уэлен — месту встречи с «Сибиряковым». На следующий день с «Сибирякова» пришло сообщение о потере им гребного винта. Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт извещал о том, что поблизости нет судов, кроме «Совета», способных оказать ему помощь [8, л. 23].

Обсудив по радио сложившееся положение с О. Ю. Шмидтом и капитаном «Сибирякова» В. И. Ворониным, Дублицкий решил, что ввиду тяжелого льда, окружающего «Сибиряков», ему следует держаться наготове в районе м. Дежнева в ожидании возможного разряжения ледовых полей. Учитывая большой риск предстоящей «Совету» работы, он нашел необходимым высадить с него всех лишних людей в Уэлене, обеспечить их годовым запасом продовольствия из того ассортимента, который отсутствовал на местных складах.

О своем решении капитан «Совета» известил дирекцию АКО следующей радиограммой: «Стою в Уэлене, приступаю к выгрузке продуктов для обеспечения пропитания 70 пассажиров, так как необходимо быть готовым идти на помощь “Сибирякову”, потерявшему гребной винт у острова Идлилли в 90 милях от Дежнева» [8, л. 73].

Кроме продуктов на берег была сдана пушнина, принятая на факториях АКО. Из-за плохой радиосвязи своевременно получить разрешение дирекции на выгрузку не удалось. Однако вечером 18 сентября от нее пришла радиограмма с категорическим запрещением снятия каких-либо грузов до прихода в Петропавловск. Решено было выгрузку прекратить и приступить к обратной приемке уже переданного на берег, но на следующий день надвигающийся лед вынудил «Совет» уйти с рейда Уэлена. Оставленное продовольствие было передано арктической геологической экспедиции. Взамен его О. Ю. Шмидт обязался вернуть АКО соответствующее количество продуктов из своих запасов [8, л. 78—80].

Одновременно «Совет» пытался установить связь с каким-нибудь судном. Им оказался траулер «Уссурийец», капитан которого С. И. Кострубов выразил желание помочь «Сибирякову», дрейфующему в направлении Берингова пролива со скоростью полтора узла. На траулер с «Совета» пошла радиограмма: «“Сибиряков” без винта, “Совет” имеет

весьма неисправный гребной вал, намерен при первой возможности, в зависимости от состояния льда, взять “Сибиряков” на буксир, идти в [бухты] Провидения или Лаврентия. В целях безопасности предварительно высаживаю 70 человек пассажиров, снабженных довольствием, в Уэлене. Почти необходимо иметь в [бухте] Провидения судно в резерве, если типа тральщика, то персонально Вас. Судно понадобится в случае вывоза пассажиров или помощи при буксировке в [бухту] Провидения. Надеюсь на Вашу поддержку, если согласны, скажите, как Вас заполучить для этой цели» [8, л. 77].

Капитан Кострубов ответил о готовности идти на спасение аварийного парохода. Об этом Дублицкий уведомил Шмидта, который, учитывая техническое состояние «Совета», принял решение о том, что помогать «Сибирякову» будет «Уссурийец».

Утром 21 сентября с «Совета» заметили траулер, пробивающийся к нему в тяжелых льдах. В 10:50 пароход снялся с якоря и в 13:00 пришвартовался к «Уссурийцу» для обеспечения его углем и зимовочными запасами. На траулер передали принадлежавшее АКО продовольствие и снабжение, предназначенное для о. Врангеля, из расчета шестимесячного неприкосновенного запаса и пятимесячного, требующегося для обычного плавания. Его Шмидт также обязался вернуть АКО равноценными продуктами.

После обмена мнениями с капитаном Кострубовым, Дублицкий решил отправить «Совет» под командованием своего старшего помощника Н. А. Финякина в б. Провидения, а самому перейти на «Уссурийск» для помощи его капитану. О принятом решении Дублицкий доложил дирекции АКО в Петропавловск, но ответа не получил. Поэтому, учитывая состояние льда и неисправность «Совета», он счел необходимым остаться на своем пароходе.

Перегрузка угля и запасов на траулер закончилась в 9:50 23 сентября, после чего «Совет» снялся в б. Провидения, но вскоре машину опять пришлось остановить для замены очередного лопнувшего болта и в ожидании разряжения льда.

25 сентября в 15:15 пароход направился в б. Эмма для погрузки на борт гидросамолета Комсевморпути. Экипаж «Совета» как мог поддерживал товарищей, вступивших в схватку с ледяной стихией. 26 сентября с судна в адрес Шмидта ушла радиограмма, гласившая: «Сегодня узнали приблизительно ваши дела, радуемся, что они как будто налаживаются. Весь экипаж с напряженнейшим вниманием следит за борьбой “Сибирякова” и “Уссурийец” со льдами...» [8, л. 86].

На переходе «Совет» попал в шторм, он не выгребал против ветра и волн, поэтому, чтобы не оказаться выброшенным на берег, был вынужден повернуть назад и направиться под укрытие м. Чаплин, где оставался до рассвета 27 сентября.

Гидросамолет, погруженный на пароход, планировали привести в готовность и по первому требованию выслать его к «Сибирякову». Однако вскоре выяснилось, что для него нет подходящего горючего и других материалов. По заявлению летчиков, на ремонт его мотора требовалось не менее шести суток. Поэтому самолет решили разобрать, что и сделали утром 30 сентября. Затем «Совет» принял на борт летчиков и снялся с якоря в Анадырь. Через двое суток пароход из-за сильного встречного течения, которое он не мог преодолеть из-за неисправности валопровода, был вынужден бросить якорь на подходе к Анадырю.

Следующие двое суток ушли на выгрузку грузов и прием пассажиров, в числе которых находились летная и геологическая экспедиции, после чего «Совет», в соответствии с полученным от дирекции АКО распоряжением, снялся в Усть-Камчатск. Штормовая погода вынудила его двигаться через пролив Литке. Ход судна не превышал шесть узлов. 10 октября в 16:35 «Совет» бросил якорь на рейде Усть-Камчатка и, спустив плавсредства, приступил к выгрузке части груза, которая закончилась к обеду 14 октября.

Затем судно проследовало в Петропавловск, куда пришло 16 октября. Накануне в Петропавловск прибыли пароход «Сибиряков» и сопровождавший его траулер «Уссуриец».

16 октября 1932 г. в 12:00 на внешнем рейде Петропавловска «Совет» торжественно встречали три расцвеченные флагами катера, приветствовавшие его звуками оркестра. Состоявшиеся затем собрания партийных, профсоюзных и общественных организаций решили представить весь экипаж парохода за проявленный героизм к ордену Трудового Красного Знамени коллективно, а капитана — к тому же ордену персонально [8, л. 28].

24 октября, во время стоянки «Совета» в Петропавловске, прозвучал финальный аккорд завершившейся ледовой драмы. Утром в мастерской, расположенной в верхней части машинного отделения, из-за неосторожности экипажа воспламенилось ведро с бензином, употреблявшимся для протирки деталей движения главной машины. При ликвидации пожара ведро опрокинули на решетки левого борта возле цилиндра низкого давления, горящий бензин пролился на работавшего

внизу кочегара И. Ф. Проскуракова. Механик и машинист, находившиеся неподалеку, своими куртками, мешками и куском брезента потушили горевшую на нем одежду, после чего пострадавшего унесли в судовой лазарет. Из-за полученных тяжелых ожогов двадцативосьмилетний кочегар скончался вечером этого же дня [8, л. 87]. Это была единственная человеческая жертва за всю экспедицию, по иронии судьбы пришедшаяся на ее окончание.

Утром 30 октября «Совет», закончивший выгрузку экспедиционных грузов, приняв около 200 т рыбопродукции, не имея собственного хода, на буксире парохода АКО «Эскимос» последовал во Владивосток. Второй раз в течение этого года «Совет» возвращался из Петропавловска в родной порт, ведомый «за ноздрю». Этот рейс завершился 11 ноября. Так была поставлена точка в героическом ледовом походе.

По мнению капитана К. А. Дублицкого, существенным недостатком в организации похода на о. Врангеля, помимо явной непригодности для этой цели парохода «Совет», являлся громоздкий состав экспедиции, насчитывавшей свыше сорока человек. Многие ее члены не годились к жизни в суровых полярных условиях. Так, в их число входили двадцать две женщины и малолетний ребенок, причем часть младенцев появилась на свет уже в ходе вояжа. Зато в ее составе недоставало квалифицированных научных сотрудников, особенно инженера-горняка, специалиста-химика и звероведа [16, л. 22].

Выбор многих членов экспедиции был неудачен: они оказались случайными людьми. Начальник острова Ф. Я. Астапчик отмечал как курьезный факт зачисления на должность фельдшера человека, понимавшего, по его словам, «в медицине не больше, чем я в египетских иероглифах...». Этого «фельдшера» пришлось высадить в Петропавловске. Здесь же были сняты за пьянство заведующий пушной факторией и один из колонистов, оказавшийся нечистым на руку. После ухода «Совета» из Петропавловска на север, из состава колонии были исключены еще два ее члена «как люди совершенно бесполезные для Врангеля, отрицательно проявившие себя в пути» [8, л. 88].

Подготовка экипажа к работе в ледовых условиях, напротив, была отличной. Особенно много работы по поддержанию жизнеспособности судна выпало на долю судомеханической службы. Она состояла из механиков: второго Ф. Г. Матвеева, третьего А. И. Косорука, четвертого Ф. Е. Тютюлина; одного электрика, четырех машинистов и девяти кочегаров. Наиболее тяжело приходилось в течение ремонта и рейса старшему механику И. С. Семенюку, энергия и знания которого в

значительной степени способствовали благополучному завершению похода в полярные воды. Список личного состава полярной экспедиции и экипажа парохода «Совета» приведены в приложениях 4.1 и 4.2.

Особые нарекания Дублицкого вызвала «практика организации настоящей экспедиции двумя учреждениями» (АКО и СТФ. — С. Г.), которая «обнаружила много отрицательных сторон, так как, несмотря на договоры, Совторгфлот при снаряжении судна ссылался на АКО, а АКО, естественно, требовало выполнения договора от Совторгфлота, а в результате страдало и замедлялось дело» [8, л. 29].

Не все было благополучно и со снабжением. Как известно, колония не была полностью обеспечена меховой одеждой, ощущался недостаток теплого шерстяного белья и носков, но зато в избытке было взято «шелковых чулок, летней мануфактуры, летней обуви, галош и т. д.», видимо, столь необходимых на полярном острове. Часть продуктов, таких как сахар, чай, сухофрукты, — имела упаковку, непригодную для длительной зимовки [8, л. 88].

Общая стоимость ледового похода составила 319 564 руб. Затраты на ее проведение распределились следующим образом [8, л. 31]:

— фрахт «Совета» со 2 июля по 17 октября 1932 г. — 116 332 руб.;

— вода (580 т) — 1 088 руб.;

— уголь (1 784,7 т) — 65 944 руб.;

— установка ледовых креплений в трюмах — 14 000 руб.;

— зарплата и прочие выплаты экипажу — 122 000 руб.

Поход «Совета» показал опасность одиночного плавания в полярных широтах судна неледокольного типа, необходимость приобретения АКО собственных ледокольных судов для обслуживания побережья северных районов Камчатки и Чукотки, а также усиления судоремонтной базы в Петропавловске.

Наиболее тяжелыми для оставшейся на о. Врангеля колонии были зимы 1932—1933 и 1933—1934 гг. Особенно не хватало угля, наступил двухлетний перерыв в работе радиостанции. Колонисты скученно жили в ярангах, для отопления которых они использовали плавник, выбрасываемый на берег. Тем не менее, на острове не наблюдались тяжелые заболевания и смертность. Этому способствовали достаточные запасы продовольствия и охотничьих припасов, а также использование колонистами в пищу мяса белых медведей, моржей и дикой птицы. За 1929—1934 гг. прибыль населения острова составила 18 чел.

В 1933 г. сменить колонию пытался пароход «Челюскин», но сделать ему этого не удалось, так как судно погибло во льдах. Связь с островом

в этом году поддерживалась только при помощи авиации. Летчики Леваневский и Куканов совершили два полета, доставив колонистам продовольствие и вывезя всех русских зимовщиков, за исключением А. И. Минсеева и его жены В. Ф. Власовой. В этом году остров постановлением СТО был передан из ведения АКО в распоряжение незадолго до этого образованного Главного управления Северного морского пути. Весной 1934 г. на остров совершил первый полет сухопутный самолет. Он доставил продукты и нового радиста, восстановившего радиосвязь с судами и материком. В августе 1934 г. после пятилетнего перерыва к острову пробился ледокол «Красин» [3, 11].

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 481.
2. Там же, д. 484.
3. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.
4. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — 287 с.
5. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 148.
6. Там же, д. 1.
7. **Бессмертный Е. Д.** Повесть людям. — М., 1970. — 239 с.
8. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37.
9. Там же, д. 33а.
10. Там же, д. 27.
11. **История** Дальневосточного пароходства (Очерки) / Отв. ред. Б. М. Дворняк. — М.: Морской транспорт, 1962. — 264 с.
12. **Попов С.** Капитан Дублицкий // Морской флот, 1981. — № 8.
13. **Полярная звезда.** Комплект за 1923 г.
14. **Григорьев А. Б.** Альбатросы: Из истории гидроавиации. — М.: Машиностроение, 1989. — 272 с.
15. **Карпущенко В. М., Машков В. А.** Путиловский завод — судостроению // Судостроение. — 1981. — № 11. — С. 53—55.
16. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 36.

ГЛАВА 5. НАЧАЛО РЫБАЦКОГО ФЛОТА КАМЧАТКИ

5.1. ПЕРВЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СУДА АКО

Хозяйственная деятельность АКО началась осенью 1927 г. подготовкой к путине 1928 г. Рыбная промышленность Камчатки в этот период имела сезонный характер: основные промыслы работали три с половиной месяца в году — с июня до середины сентября. Развитие постоянно действующей промышленности затруднялось небольшим местным населением, к тому же, в основном, не рыболовецким [1, л. 134].

Одной из главных задач общества стало приобретение собственного транспортного и промыслового флота, а также создание береговой инфраструктуры для его обслуживания. Уже на одном из своих первых заседаний, состоявшемся 25—26 сентября 1927 г., правление АКО, размещавшееся в Хабаровске, решило отказаться от услуг Госторга РСФСР и начать использовать своих представителей в США и Японии для заготовки необходимых Камчатке товаров. Для их доставки оно намеревалось обзавестись транспортными судами.

На первых порах признавалось «необходимым приобретение для завоза товаров одного парохода и для развоза [их] по берегам двух шхун». Тогда же было решено «просить по телеграфу председателя правления т. Нацаренуса С. П. поставить этот вопрос перед Наркомторгом СССР, в первую очередь о шхунах, для получения лицензий» [2, л. 259]. Таким образом, главной задачей считалась покупка небольших парусно-моторных шхун.

До начала деятельности АКО Камчатку снабжал СТФ, пароходы которого выполняли незначительное число рейсов на ее побережья. Малое время стоянки судов, ограниченный ассортимент привозимых ими товаров, ошибки, возникавшие в ходе перегрузки, — являлись главными недостатками такой организации снабжения.

Стратегию работы своего будущего транспортного флота правление АКО рассматривало 31 октября 1927 г. На его заседании с докладом «О методах снабженческой работы на Камчатке и в Охотском крае» выступил член правления М. Д. Шеин. По его словам, из-за присущих СТФ ошибок, организациям, доставлявшим снабжение на промыслы и населению, было невозможно полностью учесть характер работы местных факторий, остававшийся на них ассортимент товаров и