

перспективные потребности районов. При необходимости они не могли оперативно изменять количество и ассортимент завозимых грузов.

По мнению Шеина, «более целесообразным является завоз товаров рейсами Совторгфлота, но не на все фактории, а в определенные пункты, где должны быть [организованы] снабжающие (базисные) склады. Дальнейшее снабжение должно идти из этих баз путем завоза товаров на береговые фактории шхунами. Этим способом можно избежать недоснабжения или затоваривания, учесть более правильно потребности факторий, освободиться от платежа сталийных денег (штрафов за простой судов. — С. Г.)».

Предполагалось, что базисных складов будет два или три: один на охотском побережье или западной Камчатке, остальные — на восточном берегу полуострова в его южной части и на севере. Места размещения складов следовало согласовать с окривкомом.

В конце октября 1927 г. АКО получило разрешение правительства СССР на покупку двух шхун. «Необходимо в случае принципиального принятия предложенного способа завоза немедленно принять меры к заказу или покупке шхун, — утверждал Шеин. — Принципиальное согласие центра на покупку двух шхун есть». Высказанные им предложения получили одобрение. Для координации снабжения Камчатки Шеин отправился в Петропавловск, где ему назначили месячное жалование в размере 700 руб. Правление общества поручило своему пушно-снабженческому отделу «срочно проработать вопрос о системе снабжения Камчатки и охотского побережья», о чем доложить ему в середине ноября 1927 г. [2, л. 266].

Результаты этой «срочной проработки» появились к назначенному сроку. 19 ноября 1927 г. правление АКО изучало заключение Дальневосточной РКИ по результатам обследования торговой деятельности пушных факторий Дальгосторга в 1926—1927 гг. Экспедиция Дальгосторга по восточной Камчатке и Чукотско-Анадырскому краю, проведенная в 1927 г., отметила «неудобства обслуживания Камчатки судами Совторгфлота. Отсутствие собственной шхуны, на которой можно было бы расположить товары так, как это требуется особенностями нашего дела, хотя и не сказалось в этом году так сильно, как раньше, тем не менее оно достаточно убедительно для того, чтобы будущая снабжающая организация поставила во всей полноте вопрос о приобретении собственного тоннажа» [3, л. 208].

Вскоре этой «снабжающей организацией» предстояло стать АКО. Оно сообщило РКИ и Комитету по делам Севера при СТО о том, что на своих

предыдущих заседаниях оно решило «организовать базисный товарный склад в г. Владивостоке и вспомогательные к нему: первый — в Анадыре или б. Эмма, второй — в г. Охотске или в б. Нагаевской».

Кроме этого, РКИ извещалась о том, что АКО наметило к началу навигации 1928 г. купить две парусно-моторные шхуны «с водоизмещением, приблизительно: первой в 500—550 тонн для обслуживания факторий восточного побережья Камчатки, и второй — тонн на 650—700 — для обслуживания побережья Охотского моря». С учетом того что кроме них в 1928 г. фактории предполагалось обслужить 29 рейсами судов СТФ, а также пароходами, фрахтованными частными рыбопромышленниками, покупка третьей шхуны считалась нецелесообразной [2, л. 272—272 об.].

На следующий день, 20 ноября 1927 г., АКО обсуждало «Проект системы снабжения факторий в 1928—1929 гг.». Оно еще раз признало, что опыт работы снабжающих организаций, предшествующих АКО (их за период после советизации Камчатки, то есть с 1923 по 1927 гг., сменилось четыре: в 1923 г. — Центросоюз и Дальгосторг, в 1924 г. — ОКАРО, в 1925—1927 гг. — монопольно Дальгосторг, а в предстоящем 1928 г. дело снабжения Охотско-Камчатского края переходило к АКО [4, л. 229]) показал, что перебои в обеспечении факторий в первую очередь вызывались несовершенством самой системы снабжения.

С целью ее улучшения было принято предложение М. Д. Шеина о необходимости организации во Владивостоке базисного товарного склада, на котором должны были сосредоточиваться все товары, как импортируемые, так и закупаемые на внутреннем рынке. Здесь же подтверждалось место постройки вспомогательных складов, также озвученное Шеиным (б. Нагаева или Охотск, и Анадырь или б. Эмма).

Развозить с них товары по факториям должны были две запланированные покупкой парусно-моторные шхуны, каждая из которых закреплялась за определенным складом. (К проекту создания «завозного» склада в б. Нагаева АКО вернулось в начале 1929 г. 25 марта оно рассматривало возможность постройки на берегу бухты складских помещений, зданий фактории и жилого дома, а также решало вопрос о требующейся для обслуживания складов рабочей силе, так как население в бухте в то время отсутствовало. Этот проект не был осуществлен, так как не состоялась планировавшаяся передача Семичанских золотых приисков из Союззолота в ведение АКО [2, л. 27, 38 об., 274]).

В результате указанных совещаний пушно-снабженческому и транспортному отделам поручалось «еще раз подробно проработать вопрос

о грузоподъемности, осадке и конструкции приобретаемых шхун, имея в виду специфические особенности плавания по Охотскому и Беринговому морям». Окончательный проект предлагалось представить не позднее 29 ноября 1927 г. [2, л. 274].

Для приобретения судов в США откомандировывался ответственный член правления АКО В. Л. Бурыгин. Решение об этом было принято 14 ноября 1927 г. [2, л. 271].

Результаты своей работы Бурыгин доложил правлению из Сан-Франциско 17 января 1928 г.: «Сегодня осмотрел шхуну постройки 1918 г.: деревянная, трехмачтовая, мотор 300 сил, тоннаж чистый 700 тонн, имеется 20 коек матросов, 10 администрации, небольшой магазин. Ход 8 миль, имеется парусное снаряжение, электричество, лебедки, подводная часть железным деревом, нос обшит сталью, нет радио. Прсят 65 000 долларов, дешевле не отдадут. Телеграфте Сиатль принципиальное согласие кредита. Мое впечатление этой шхуны хорошее».

Правление дало согласие на приобретение шхуны, одновременно предложив Бурыгину произвести ее ремонт и освидетельствование, а также установить на судне радиостанцию. На следующий день от него пришло еще одно сообщение: «Осматривал два парохода, железный и деревянный. Железный не годится, работает только на нефти, деревянный приличный, 1918 года постройки, ход 9 миль, имеет груз 3 000 тонн, угля в сутки [расходует] 22 тонны. Нет радио, требуется ремонт кают, краска, примерно [на] 6 000 долларов. Прсят 35 000 долларов без ремонта, радио. Если не подходит нам, предложите Тресту. Телеграфте Сиатль. Бурыгин».

От дачи согласия на покупку парохода правление решило воздержаться, обосновывая это тем, что его деревянный корпус будет быстро разрушен морским червем. Окончательное решение по его приобретению передавалось на усмотрение Бурыгина, которому сообщили о том, что АКО предпочитает обзавестись стальным судном [2, л. 285].

В конце января 1928 г. правление АКО поручило транспортно-складскому отделу укомплектовать купленные суда экипажами. Тогда же оно рассмотрело представление о наименовании судов. Пока вопрос решено было оставить «открытым, представление заведующего транспортным отделом передать для предварительного обсуждения в отдел транспортно-производственный» [2, л. 286 об.—288]. Окончательное решение позже принял владивостокский торговый порт, к которому суда были приписаны: теплоход «Апекс» получил название «Охотск», шхуна «Чарльз Бровер» стала именоваться «Чукоткой».

Во время нахождения в США В. Л. Бурьгин письменно напомнил Амторгу о необходимости приобретения всех требующихся товаров и отгрузки их на купленных судах не позднее середины апреля 1928 г. На этот же срок выхода шхун рассчитывало и правление АКО. Однако 3 апреля, за неделю до назначенного отхода судов из Сиэтла в СССР, в главную контору общества пришло сообщение Амторга об отсрочке им выполнения заказов до мая. Это могло нарушить ход подготовки к первому промысловому сезону. Сложившиеся обстоятельства потребовали принятия ряда экстренных решений.

7 апреля 1928 г. АКО обращалось к Амторгу с просьбой «принять самые энергичные меры к усилению заготовки товаров, перенеся их на западное побережье», то есть в районы США, примыкающие к пункту отправления. Это могло ускорить выход судов. Кроме этого, вместо Владивостока они теперь должны были следовать в Петропавловск, центр региона, в котором размещалась основная производственная база общества. Транспортному отделу ставилась задача снарядить суда в рейс и предупредить Амторг о тщательной подготовке их механизмов и оборудования к долгому плаванию, «имея в виду невозможность ремонта и пополнения в Петропавловске».

В Петропавловске пушно-снабженческому и транспортному отделам следовало организовать встречу «Охотска» и «Чукотки» доставленными туда советскими командами с тем, чтобы по их прибытии можно было немедленно приступить к переоборудованию и приспособлению судов к местным условиям. Здесь к этому времени следовало сосредоточить все необходимое для их погрузки, «обеспечить наиболее полную сортировку товаров, прибывших в Петропавловск из Владивостока, заранее подготовив и складочные помещения...» [2, л. 119].

В процессе передачи приобретенных судов от Амторга в ведение АКО отмечались недостатки, о которых в ноябре 1928 г. сообщал член правления О. Х. Кантер: «Такая передача судов, которая практиковалась Амторгом, совершенно ненормальная. Когда “Охотск” прибыл в Петропавловск, многие инструменты расходились по рукам нашей команды, а отчасти и американской команды. На следующее плавание нам придется потратить много денег, чтобы пополнить судовой инвентарь. Это хищение стоит тысяч рублей» [2, л. 248].

18 апреля 1928 г. финансовый отдел АКО докладывал правлению общества основные статьи его валютных расходов с момента образования. В США за жести и прочие материалы, предназначенные для владивостокской жестяно-баночной фабрики, было затрачено 161 500

долларов, еще в 156 700 долларов обошлись различные промысловые материалы и снабжение. На покупку парохода (будущего крабоконсервного завода «Камчатка»), теплохода («Охотска») и шхуны («Чукотка») было «переведено 213 000 долларов, сумма уже уплачена продавцам и предполагается еще перерасход до 20 000 долларов, который нужно будет покрыть в июне» [2, л. 125]. За участие в покупке указанных судов правление АКО выплатило американскому гражданину Г. Плауну, представителю Сибирской холодильной компании, комиссионное вознаграждение в размере 8 000 долларов.

Вместимость первого судна АКО — теплохода «Охотск» — составляла 785 рег. т (дедвейт 1 354 т), его главный двигатель типа «Атлас» развивал мощность 280 кВт. Численность экипажа «Охотска» по штату 1929 г. составляла 26 чел. Кроме главного, на судне были установлены три вспомогательных бензиновых двигателя. Его конструктивной особенностью являлось наличие высокой надстройки, занимавшей всю кормовую половину корпуса. Она придавала «Охотску» своеобразный силуэт, благодаря которому он получил прозвище «плавающий комод».

Сочетание деревянного корпуса и двигателей, работающих на легковоспламеняющемся топливе, стало причиной часто возникавших на теплоходе пожаров. Одно такое происшествие описывает в своих воспоминаниях А. И. Щетинина, работавшая на судне в начале своей флотской карьеры: «Во время стоянки у завода, где на “Охотске” только что закончили ремонт, вахтенный моторист запустил вспомогательный двигатель, обеспечивавший работу генератора, и нарушил правила безопасности. Возник пожар. После удаления людей машинное отделение закрыли, судно отбуксировали на мель у южного берега бухты и затопили, для чего потребовалось прорубить деревянную обшивку борта. Пожар прекратился. Водолазы заделали отверстие в обшивке, воду откачали, и судно снова поставили к заводу на ремонт...» [5, с. 106]. Очередной пожар, случившийся летом 1930 г. в Петропавловске, сыграл в судьбе теплохода трагическую роль.

Помимо энергетической установки с двигателем внутреннего сгорания, «Охотск» располагал вспомогательным парусным вооружением, порой оказывавшим существенную помощь маломощной машине и нередко выручавшим его в экстремальных ситуациях.

«После долгого осеннего рейса мы снялись во Владивосток. Погода, как и следовало ожидать, была беспокойная. При штормовых северо-западных ветрах капитан решил идти под прикрытием Курильской гряды. Но острова нас мало прикрывали, качка была стремительной,

и хода почти не было, а в довершение всех бед в один из штормовых дней вышел из строя главный двигатель. Повреждение оказалось серьезным. “Охотск”, находясь в районе пролива Крузенштерна, стал игрушкой волн. Об аварии сообщили во Владивосток и Петропавловск. Надежды на быструю помощь были очень относительны: в зимнем море не было ни одного судна, которое могло бы придти нам на помощь. Вопрос о помощи обсуждался и на судне. Капитан с самого начала высказал свое мнение о том, что надо срочно вызывать японский спасатель. Но это встретило такой единодушный отпор экипажа, что он не решился выполнять свое намерение. Поставили запасной парус, потом, после того как он порвался, — трюмный брезент...» [5, с. 107].

Второе судно АКО — шхуна «Чукотка» — имело вместимость 569 рег. т (дедвейт 620 т), а его экипаж насчитывал 27 чел. [6, л. 76].

В конце весны 1928 г. АКО разработало первое расписание движения своих транспортов. В соответствии с ним, теплоход «Охотск» выделялся для обслуживания западной Камчатки и охотского берега. Он должен был выполнить два рейса. Первый — по маршруту Петропавловск — Озерная — Большерецк — Соболево — Ича — Хайрюзово — Тигиль — Палана — Лесная — Гижига — Наяхан — Вилига — о. Ольский — Ола — Петропавловск. Его продолжительность определялась в 55 суток (выход 15 июня, приход 9 августа).

Второй рейс во многом повторил предыдущий, но после Наяхана «Охотск» проследовал в Аян, затем на Шантарские острова, зашел в Петропавловск, откуда через Хакодате отправился во Владивосток. Это плавание началось 20 августа, а закончилось 2 ноября, продлившись 75 суток. Командовал «Охотском» капитан С. И. Кострубов.

Шхуна «Чукотка» в 1928 г. должна была работать на восточном побережье Камчатки под командованием опытного капитана-парусника В. М. Андреевского. Ее выход из Владивостока в Хакодате и Петропавловск планировался на 1 июня. Затем шхуна должна была посетить о. Беринга, Усть-Камчатск и еще 38 пунктов. Обратное во Владивостоке «Чукотку» ожидали 19 октября. Таким образом, продолжительность этого большого плавания должна была составить 139 суток. В действительности же шхуна выполнила два рейса: первый — с 19 июля по 16 сентября, второй — с 23 сентября по 28 октября (общая длительность 96 суток) [7, л. 73, 300].

За навигацию 1928 г. оба снабженца АКО перевезли, в общей сложности, 1 600 т грузов, что составило всего 2,3 % от полного грузооборота Камчатки за год, равного 70 000 т [8, л. 26—27]. В течение двух

рейсов «Охотск» принял на восточно-камчатских факториях АКО, по сведениям, представленным капитаном Кострубовым, 28 606 кг различной пушнины на сумму 540 022 руб. Во Владивостоке судно выгрузило 819 мест. Стоимость его фрахта составила 10 541 руб. «Чукотка» собрала 210 мест пушнины и сырья, сданных во Владивостоке и Петропавловске, суммарным весом 6 217 кг и стоимостью 304 081 руб. Шхуна заработала во фрахте 3 983 руб. [7, л. 299—300].

Зиму 1928—1929 гг. оба судна провели в Петропавловске.

Результаты работы первых транспортов АКО оценивало в октябре 1928 г. По сообщению начальника транспортного отдела Языкова, в первую навигацию, наряду с традиционными зерновыми грузами, лесными материалами и продуктами, они перевезли много топлива для растущего моторного флота рыбокомбинатов. В ходе транспортировки оно из-за неплотности тары частично испарялось или проливалось, чем вызвало порчу других грузов. Поэтому на будущее предлагалось «этот груз выделить», то есть организовать один или два специальных «нефтепродуктовых» рейса. Для этого следовало использовать «Чукотку».

Первый такой рейс намечался на май или начало июня, когда из-за относительно низких температур нефтепродукты испарялись незначительно. Шхуна должна была следовать из Владивостока до Пенжинской губы, а затем вернуться во Владивосток. Вторым рейсом она также перевозила горючее, а затем обслуживала островное хозяйство, перевозя на палубе пушных зверей (песцов). При этом считалось, что «запах керосина не будет играть большой роли». Трюмы судна использовались для грузов, не боящихся нефтепродуктов [2, л. 195].

Всего же транспортный отдел намечал своим каботажным судам в навигацию следующего 1929 г. семь рейсов, из которых шесть должны были начинаться из Петропавловска, а один — из Усть-Камчатска. Последний планировался как пассажирский по доставке рабочих. На подготовку к предстоящей навигации и на ремонт судов АКО первоначально намеревалось выделить 140 000 руб., из них на переоборудование парохода «Камчатка» предназначались 60 000, на ремонт «Чукотки» и «Охотска» — по 40 000 руб. [2, л. 198].

Вскоре названные суммы были признаны недостаточными: механизмам «Чукотки» требовался капитальный ремонт, стоимость которого была значительно выше. Аналогичное положение складывалось и с «Охотском» — он также нуждался в затратах, существенно больших, чем 40 000 руб. Одной из причин этого стало состояние петропавловского порта, не имевшего судоремонтной базы и квалифициро-

ванных рабочих. Их отсутствие не позволяло снять в Петропавловске с «Охотска» его громоздкую надстройку. Это вынуждало отправлять судно во Владивосток или в Усть-Камчатск, на что требовались дополнительные средства [2, л. 201].

15 февраля 1929 г. об уточненной смете на ремонт «Охотска» правлению АКО докладывал инженер строительного управления Спиридонов. Смету на переоборудование машинной и палубной части в размере 58 132 руб. бюро разработало на основании чертежей и дефектных ведомостей, составленных капитаном и старшим механиком. Из окончательного списка работ была исключена постройка забортных трапов на сумму 600 руб. С учетом этого, полная стоимость ремонта «Охотска» составила 57 632 руб. 94 коп. [2, л. 15].

Крайний срок окончания работ на «Охотске» и «Чукотке» устанавливался не позднее 1 мая, а до 10 мая оба судна должны были пройти испытания в пробных плаваниях.

25 марта 1929 г. АКО утвердило новое расписание рейсов «Охотска» и «Чукотки». Их выход из Владивостока назначался на 15 мая. Судам вновь должны были снабжать население Камчатки, Охотского и Ольского районов. Общая продолжительность плавания «Чукотки» определялась в 167 суток, за это время она должна была пройти 8 608 миль и перевезти 1 145 т. На стоянки в местах погрузки и разгрузки отводилось 73 суток или 43,7 % всего эксплуатационного времени. Кроме указанных 28 обязательных пунктов захода, предусматривались «факультативные» — на пути из Петропавловска в Большерецк, Соболево, Ичу и Хайрюзово [2, л. 28]. Маршруты плаваний «Чукотки» в 1929 г. отражены в приложении 5.1.

Расписание могло быть нарушено непогодой, сложной ледовой обстановкой на побережье, а также прочими «форсмажорными» обстоятельствами. Одним из них могла стать возможная посылка «Чукотки» к о. Врангеля в случае, если бы ремонт, экстренно шедший во Владивостоке на выделенном для этого ледорезе «Ф. Литке», не успел бы закончиться вовремя. На этот случай по предложению Бурыгина 21 мая 1929 г. было решено держать «Чукотку» в резерве на время, оставшееся до рейса на о. Врангеля, а пока — отправить ее из Владивостока с товарами первой необходимости на фактории западного берега Камчатки до Тигиля, а затем в Петропавловск. После ремонта шхуну загрузили мукой, чаем, сахаром и другими продуктами [2, л. 67 об.].

«Охотск» летом 1929 г. из Петропавловска ходил в Усть-Камчатск и на Командоры. Осенью он доставил обратно сруб дома и свежие

овощи. В январе 1930 г. рассматривался вопрос о снабжении с его помощью в предстоящий сезон краболовов, работавших на западной Камчатке, пресной водой из б. Нагаево. Для этого в бухте планировалось сделать приспособления для набора воды [8, л. 51].

Первый транспорт АКО проработал чуть больше двух лет. «Охотск» погиб от пожара летом 1930 г. Судно загорелось, стоя после ремонта у пирса в Петропавловске. Его отбуксировали на рейд в район м. Сигнальный и затопили выстрелом со сторожевого корабля.

Недолго оставалось плавать и «Чукотке». В 1930 г. рассматривался вопрос о приспособлении ее под базу для ведения промысла морского зверя. С этой целью, попутно с выполнением снабженческих рейсов, она совершила экспедицию по обследованию северных побережий. Шхуна «блестяще выполнила хозяйственно-политическую задачу — завоз продовольствия в северные районы. Во время весеннего рейса во льды Охотского моря и в настоящий рейс в Чаунскую губу на борту “Чукотки” находилась научно-промысловая экспедиция АКО по изучению лежбищ морского зверя, опытного боя его, установлению сырьевой базы, типа и техники будущего зверобойного промысла АКО в ледовый период...» [9, с. 9].

На навигацию 1931 г. «Чукотке» был определен план грузоперевозок в объеме 1 000 т. Годовая стоимость ее содержания и ремонта определялась в 185 000 руб. Средняя себестоимость перевозки тонны груза должна была составить 54 руб. 91 коп. [10, л. 85 об.].

Помимо доставки грузов «Чукотка» часто привлекалась и к выполнению других работ. В июне 1931 г. Союзрыба вновь предлагала АКО использовать ее «для промысла морского зверя в северных районах камчатского побережья и на Чукотке». Но ввиду того, что шхуна должна была в июле или в августе 1931 г. отправиться в рейс на о. Врангеля, это распоряжение не было выполнено [11, л. 88 об.].

По намеченному плану, летом 1931 г. «Чукотке» следовало выйти на Ванкарем, м. Северный, Чаун и о. Врангеля. 1 августа 1931 г. судно на пути к о. Врангеля в Чукотском море было раздавлено льдами. Его экипаж во главе с капитаном Г. И. Фонаревым спас пароход «Ительмен», передавший людей в Корфовский рыбокомбинат. В результате «Чукотка» смогла дойти лишь до Ванкарема. Позже м. Северный и Чаун снабдили пароходы СТФ «Шмидт» и «Кольма» [10, л. 38 об.].

Несмотря на то что первые транспорты АКО проработали незначительный срок, они оставили существенный след, как в истории акционерного общества, так и промыслового освоения Камчатки в целом.

Обзаведение собственными судами позволило АКО решить важнейшие задачи: отработать на практике новую систему снабжения пунктов охотско-камчатского побережья и в целом решить принципиальные вопросы укомплектования флота личным составом, его рационального использования и технического обслуживания, а также наметить пути их совершенствования.

Помимо этого, первенцы транспортного флота Камчатки стали своеобразными «морскими школами». Они подготовили значительное число специалистов, хорошо знавших особенности работы на камчатском побережье, со временем внесших достойный вклад в развитие дальневосточной рыбной промышленности.

5.2. ПЕРВЫЙ РЕЙС КРАБОЛОВА «КАМЧАТКА»

Начало лова краба в российских тихоокеанских водах относится к 1837 г. В это время на о. Атхи, владении Российско-Американской компании, существовал подобный промысел. В 1874 г. крабов стали ловить в заливе Петра Великого [12].

К началу XX в. основные районы их добычи располагались в восточной части залива Петра Великого, в Усурийском и Амурском заливах, заливах Восток и Америка, бухте Сидеми. Добытые крабы в свежем виде доставлялись во Владивосток. На отдаленных участках в заливах Америка и Восток их мясо сушилось на месте, а затем отправлялось на азиатские рынки. В 1919 г. в этих районах поймали 140 179 шт. крабов. Указанная цифра, определенная на основании записей в промысловых журналах, была занижена, как минимум, втрое. Основными ловцами являлись корейцы, которые точного учета улова не вели [13, с. 45—46].

Пионером крабоконсервного производства является Япония. Первые партии продукции из краба-стригуна японские береговые заводы выработали в 1907 г. Главной сложностью при их производстве являлась необходимость изоляции крабового мяса от внутренней поверхности консервной банки. При контакте с металлом мясо чернело и теряло товарный вид. Японцы решили эту проблему путем покрытия баночной жести лаком и завертывания мяса перед его укладкой в банку в пергамент [14, с. 292—294].

В 1908—1909 гг. японцы начали выпуск консервов из камчатского краба на экспорт, который достиг к 1916 г. значительных размеров. Наблюдавшееся в этот период падение добычи омаров в США

сопровождалось повышением спроса на крабовые консервы. Это стимулировало развитие такого промысла в японских водах, в результате которого были быстро подорваны имевшиеся там запасы сырца. После этого интересы японских рыбопромышленников обратились к южным берегам Камчатки. В 1917 г. на о. Шумшу и Парамушир, принадлежавших в тот период Японии, работали уже 14 крабоконсервных заводов. Крабы для них, по данным приморской торгово-промышленной палаты, «добывались нелегальным путем преимущественно вблизи мыса Лопатки до устья рек Камбальной и Озерной» [15].

1920 г. ознаменовался началом японского крабоконсервного производства в камчатских водах на плавучих заводах, под которые переоборудовались обычные транспортные пароходы грузоподъемностью 600—1 500 т или крупные шхуны. Интенсивное развитие этого способа добычи за счет бесконтрольного лова у берегов Камчатки пришлось на период гражданской войны и иностранной интервенции в России.

Первый отечественный береговой крабоконсервный завод в Приморской области открылся в 1908 г. в бухте Гайдамак. В 1915 г. два небольших предприятия были построены в заливах Америка и Восток. Они проработали до 1918 г.

Одним их первых о возможности и необходимости добычи и консервирования камчатского краба говорил рыбопромышленник Х. П. Бирич. Вот что он заявил в ноябре 1911 г. на съезде рыбопромышленников Дальнего Востока: «Вероятно не только у меня, но и многих других рыбопромышленников во время лова рыбы в сети и невода попадают, нередко в весьма большом количестве, крабы. Весьма ценные сами по себе и могущие служить предметом промысла, так как их можно приготовить и в виде сушеного мяса, и как консерв, они, тем не менее, ввиду отсутствия у нас прямого разрешения на утилизацию их, в большинстве случаев просто выбрасываются вон обратно в море. Я предлагаю поэтому господам рыбопромышленникам, разделяющим мой взгляд на этот предмет, присоединиться ко мне и просить Управление государственных имуществ разрешить нам утилизировать тех крабов, которые вылавливаются нами одновременно с ловом рыбы, разрешив нам приготовить этих крабов теми способами, какие каждый найдет для себя более выгодным и удобным» [16, с. 40].

Первые практические попытки изготовления крабовых консервов на Камчатке были предприняты в 1913 г. Крупнейший русский ры-

бопромышленник на российском Дальнем Востоке А. Г. Демби в 1913 г. зафрахтовал во Владивостоке для ловли крабов, которых он намеревался перерабатывать на своих предприятиях в Усть-Камчатске, траулер «Находка». По свидетельству российского вице-консула в Хакодате Е. Лебедева, им «было заготовлено только 193 ящика и попытку нужно признать вполне не удавшейся» [17, с. 60]. Другие источники называют меньшее количество произведенных Демби крабовых консервов — всего 23 ящ. В этом же году завод Г. А. Менарда, располагавшийся на западном берегу Камчатки близ с. Палана, выпустил 204 ящ. подобной продукции [18].

Основные районы лова крабов располагались вдоль западного побережья Камчатки. На восточном побережье промысел был ограничен. Здесь, по сообщению газеты «Голос Родины» от 16 декабря 1920 г., советом по делам рыбных промыслов к сдаче в аренду сроком на три года (с 1921 по 1923 гг.) предлагался всего один краболовный участок [13, с. 42].

Торги на краболовные участки западного побережья, состоявшиеся в 1923 г., дали следующие результаты: предлагалось одиннадцать участков, было заторговано десять. По восточно-камчатскому району выставлялось всего пять участков, но все они оказались невостребованными, та же картина наблюдалась и в Карагинском районе [19, с. 143].

К 1924 г. в дальневосточных водах России насчитывалось 15 крабokonсервных заводов. Три из них располагались в заливе Петра Великого, три — на приморском побережье, остальные — на Камчатке. Из названного числа предприятий отечественным предпринимателям принадлежали только три, остальными владели японцы. Их производительность достигала 4 800—6 700 банок в сутки, стоимость установленного оборудования не превышала 20 000 руб.

Консервы этих заводов пользовались хорошим спросом на европейском и американском рынках. Цены на них в начале 1920-х гг. колебались в пределах 45—60 руб. за ящик, содержащий 96 полуфунтовых (227 г) банок. В некоторых случаях консервы продавались дороже [18, с. 135]. Всего в 1924 г. на Камчатке было поймано 1 561 800 шт. крабов [20].

Выработка крабовых консервов странами Тихоокеанского региона в течение 1916—1938 гг. приведена в табл. 5.1 [12]. В качестве единицы измерения принят условный ящик, содержащий 48 банок весом в один английский фунт (454 г).

Таблица 5.1

Год	Плавзаводы у берегов Камчатки и Аляски	Японские береговые заводы на Камчатке	Общий японский выпуск	Корея	США	Канада
1916	—	—	156 065	—	—	—
1917	—	—	174 439	—	—	—
1918	—	—	138 814	—	—	—
1919	—	—	84 879	—	—	—
1920	287	4 839	78 536	—	—	—
1921	4 020	20 379	103 925	—	—	—
1922	8 321	16 351	131 097	—	—	—
1923	35 690	40 729	214 620	—	—	—
1924	42 100	26 808	190 001	—	—	—
1925	110 375	48 715	235 884	—	—	—
1926	229 376	57 506	344 062	—	—	—
1927	337 360	125 446	514 382	1 854	—	—
1928	304.134	120 380	465 678	7 502	—	—
1929	348 609	106 073	522 751	28 239	—	—
1930	407 542	73 150	585 452	50 451	—	—
1931	240 207	64 133	411 222	18 000	263	—
1932	180 340	47 353	279 353	10 000	251	—
1933	153 696	24 769	324 706	13 177	17 564	999
1934	171 012	29 155	444 929	14 000	22 869	1 267
1935	172 744	35 857	428 935	28 931	13 800	1 322
1936	185 506	47 089	380 783	21 197	14 758	1 312
1937	210 728	80 119	476 038	24 412	27 394	1 546
1938	264 956	83 179	551 677	32 592	27 432	1 579

Данные, приведенные в табл. 5.1, свидетельствуют о высокой интенсивности работы японских крабоконсервных плавзаводов. Наибольший выпуск японской продукции наблюдался в 1929 и 1930 гг. Он достиг 552 751 и 585 452 ящ. соответственно, из которых 66,7 и 69,6 % были произведены непосредственно в море на плавзаводах. С 1920 по 1930 гг. выпуск консервов на судах увеличился в 1 420 раз, в то время как на береговых предприятиях — всего в 15,1. Общее количество крабовой продукции за этот период возросло в 7,45 раза.

Работа первого японского плавучего крабоконсервного завода началась в 1920 г. и пришлось на период так называемого «свободного лова», по сути браконьерского, противостоять которому российские власти не могли. Японские промышленники полностью игнорировали требования русского промыслового надзора. Добыча краба в это время велась преимущественно хищническим способом.

Вот что сообщал в 1921 г. инспектор рыболовства Н. Н. Белов: «В начале мая японская фирма “Ничиро Гио-Гио Кабусики Кайша”, не

имея на то права, расставила по всему побережью, начиная примерно от р. Камбальной, в районах рек Озерная, Явино, Кошегочек, Гольгина, Опала и Воровская, крабовые сетки и в течение, главным образом, мая и июня интенсивно производила лов. Пойманные крабы перерабатывались на консервы на находящихся здесь консервных заводах... В общем на всех заводах, по частным сведениям, было выработано более 10 000 ящиков крабовых консервов» [21, л. 339 об.].

В 1923 г. деятельность промыслового надзора была восстановлена, но далеко не в полном объеме: он мог контролировать только работу береговых промысловых участков. В этот сезон на западной Камчатке сдавались в аренду восемь краболовных промыслов, на которых было добыто 742 855 шт. крабов. Консервы из них производились как на рыбоконсервных заводах, которые занимались этим до начала хода лосося, так и на специализированных предприятиях. Последних действовало три. Оборудованы они были примитивно, большая часть станков работала с небольшой производительностью от ручного привода.

В море продолжался незаконный японский промысел краба. «Из всех видов хищничества наибольшее распространение имеет в районе крабовое, производящееся за пределами трехмильной зоны, чаще в пяти-шести милях от берега. Производится он шхунами, высылающими в море катера и кунгасы. По имеющимся у нас судовым средствам, лов этот неуязвим, так как шхуны и катера быстроходны, и нам не угнаться за ними... Раньше излюбленным местом [японцев] был район р. Камбальной, теперь же за истощением в этой местности крабов, он передвинулся севернее — в район Воровских участков и далее — в Ичинский район... Базой хищников является о. Шумшу и Парамушир, а кроме того, почти все шхуны снабжены оборудованными крабоконсервными заводами» [21, л. 293 об.—294].

По оценке инспектора рыболовства Федорова, на этих судах за сезон 1923 г. незаконно было изготовлено 25 000—30 000 ящ. консервов.

Численность японских краболовов, работавших в камчатских водах, быстро росла. Если в сезон 1922 г. здесь находились два судна, в 1923 г. — уже шесть, в 1924 г. — девять, 1925 — 15, в 1926 г. — 17, в 1927 г. — 19, а в 1928 — 17. Максимум производимой одним краболовом продукции оценивался в 1925 и 1926 гг. в 27 000 ящ., а к 1927 г. он достиг 31 000 ящ. [7, л. 54].

В 1929 г. в камчатских водах в пределах двенадцати миль от берега работало 20 японских краболовов, из них 19 находилось в северо-восточной части Охотского моря и один — в Беринговом [14, с. 292—294].

В 1930 г. 82 % всей произведенной в Японии крабовой продукции приходилось на камчатские воды, причем почти две трети ее объема составляла продукция плавзаводов.

С 1931 г. прослеживается тенденция к снижению количества консервов, производимых японцами как в море, так и на берегу. В это время активно развивается советский крабовый промысел. Добыча краба в широких масштабах силами АКО началась на Камчатке в 1928 г. За период 1928—1937 гг. общий вылов здесь, по данным Главкамчатрыбпрома, составил 217,1 тыс. ц. Его ежегодное распределение по побережьям, тыс. ц, представлено в табл. 5.2.

Таблица 5.2

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Восточное	—	—	—	—	0,3	0,6	0,4	0,5	0,2	—
Западное	20,4	33,2	14,6	30,6	21,6	12,9	14,0	17,3	14,4	17,4

В последующие два десятилетия уловы колебались в пределах от 0,7 тыс. ц в 1946 г. до максимального, достигшего в 1953 г. 41,2 тыс. ц.

Вылов краба в процентах по отношению к общей добыче рыбы и морепродуктов в течение первых десяти лет промысловой работы АКО представлен в табл. 5.3.

Таблица 5.3

Год	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Крабы, %	8,9	12,4	2,33	5,27	3,31	2,5	1,68	2,84	1,66	1,91

В течение следующего десятилетия (1938—1949 гг.) их соотношение составляло, в среднем, 0,8 %. Наиболее низкие показатели (0,05 и 0,11 % соответственно) приходились на послевоенные 1946 и 1947 гг.

Основное количество крабовых консервов, производившихся камчатскими заводами, выпускалось из сырья, добытого прибрежным пассивным ловом. Активный морской промысел сдерживался отсутствием специализированных краболовов, которые в начале 1930-х гг. были переданы Кработресту и базировались во Владивостоке.

В 1940 г. в распоряжении АКО имелись всего 14 краболовных кавасаки. Такое положение дел было признано неудовлетворительным, поэтому при подготовке четвертого пятилетнего плана развития государственной рыбной промышленности Камчатки (1943—1947 гг.), разработка которого велась в предвоенном 1940 г., намечалось увеличение добычи краба до 30 тыс. ц в 1942 г. и до 160 тыс. ц к 1947 г. Это должно было составить в общем объеме рыбопродукции, соответственно, 2,1 и 3,2 %. Столь резко увеличить добычу предполагалось за счет изменения состава флота. Характер предполагаемых изменений представлен в табл. 5.4.

Таблица 5.4

Тип судна	1943 г.	1944 г.	1945 г.	1946 г.	1947 г.
Краболовные плавзаводы	—	5	9	9	9
Кавасаки при плавзаводах	—	35	65	68	71
Краболовные кавасаки	22	23	23	23	23

Реализации намеченных планов помешала начавшаяся война.

К концу 1920-х гг. сложились два способа добычи краба: ставными сетями и судами-ловцами, доставляемыми на промысел плавучими заводами. Лов ставными сетями производился при помощи деревянных моторных кунгасов. Они выставались порядками, образованными сотней и более сетей. Обычная длина такого порядка составляла примерно пять километров. Через двое суток после постановки кунгасы разыскивали в море сети по прикрепленным к ним вешкам с наплавами, поднимали их и доставляли вместе с уловом на береговой завод. Здесь крабов выпутывали из сетей, обрабатывали мясо, укладывали его в консервные банки, закатывали их и стерилизовали, а также ремонтировали сети. Ночью кунгасы отстаивались неподалеку от завода, если он располагался в бухте, или вытягивались на берег паровой лебедкой.

В конце 1930-х гг. отечественные дальневосточные береговые заводы производили уже менее половины общего объема крабовых консервов. Их основное количество вырабатывалось плавучими «факториями», двигавшимися вслед за крабовыми косяками. Под них приспособляли транспортные пароходы, на которые устанавливали консервные линии, оборудовали жилища для рабочих завода и ловцов. Краболовы снабжали механизмами для подъема кунгасов на борт. Флотилия плавучих крабозаводов, кроме них самих и кунгасов, включала также транспортные суда и специальные парусно-моторные шхуны — «разведчики». Последние искали крабовые поля, контролировали состояние сетей и при необходимости оказывали помощь кунгасам.

Пионером среди отечественных плавучих крабокконсервных заводов стал «Первый краболов», принадлежавший Дальгосрыбтресту. Такое название получил приобретенный за 350 тыс. руб. в феврале 1928 г. в Японии пароход «Тойя-Мару», построенный в 1913 г., имевший грузоподъемность 2 750 т и длину около 95 м. 15 марта 1928 г. на судне, стоявшем в порту Осака, был поднят советский флаг. Его переоборудование в краболов было выполнено в течение сорока пяти дней. Установленное на судне технологическое оборудование обеспечивало выпуск до 400 ящ. консервов в сутки.

Работа «Первого краболова» на промысле началась 20 апреля 1928 г. Командовал судном капитан А. И. Дудник. При плане 12 000 ящ. консервов, за рейс их было произведено более 20 000. Готовая продукция на пароходе СТФ «Астрахань» направилась на лондонский рынок. 17 октября 1928 г. после завершения своего первого рейса «Первый краболов» прибыл во Владивосток.

Вторым таким судном стал плавзавод, принадлежавший АКО. Созданное как инструмент противостояния японской экономической экспансии на Камчатке, АКО имело целью постепенное вытеснение японских рыбопромышленников из советских вод и продвижение отечественных валютоемких рыбопродуктов на внешние рынки. Естественно, что оно обратилось к огромному опыту, накопленному конкурентами, который свидетельствовал о том, что наиболее прибыльным являлся выпуск лососевых и крабовых консервов.

Поэтому с первых же дней своей деятельности общество особое внимание уделило развитию производства именно этих видов рыбопродукции. Уже на втором заседании его руководства, состоявшемся в Хабаровске 13 августа 1927 г., было принято предложение М. Д. Шейна о необходимости срочной командировки председателя правления С. П. Нацаренуса в Москву, где он должен был получить средства на строительство двух новых рыбоконсервных заводов (в Усть-Камчатске и на р. Озерной) и одного плавучего крабоконсервного завода (краболова) [2, л. 257 об.].

31 октября 1927 г. АКО наметило следующую программу работы: «1. Максимальное получение продукции в виде консервов... 2. Использование всех промысловых объектов моря, в первую очередь крабов... Общество намечает для этого покупку плавучего крабоконсервного завода...» [2, л. 265 об.].

28—30 ноября 1927 г. АКО рассматривало планы постройки этих предприятий, пуск которых намечался в следующем году. Среди прочих документов были утверждены строительные и эксплуатационные сметы плавучего крабоконсервного завода. Их представлял И. Г. Потапов, вскоре назначенный его управляющим [2, л. 274]. Сумма капитальных вложений по рыбной промышленности АКО на 1928 г. была определена в 1 700 тыс. руб., из которых на покупку краболова выделялись 332 тыс. [22, л. 22 об.—23].

Первым краболовом АКО стал купленный в США сухогруз «Чейз» («Chase») вместимостью 2 674 рег. т, построенный в 1919 г. Он имел длину 77,3, ширину 13,3, осадку 7,5 м и был оборудован паровой

машиной тройного расширения мощностью 1 500 л. с., позволявшей развивать скорость хода 8 узлов.

Американская газета «Seattle Post Intelligenser» весной 1928 г. напечатала небольшую заметку, сопроводив ее фотоснимком, изображающим американца, торжественно поднимающего флаг. Подпись под фотографией гласила: «Капитан Г. Ф. Свансон развевает советский флаг России, который будет развиваться по утреннему ветерку на пароходе “Чейз”». Далее в заметке сообщалось: «Красный флаг Советской России... вчера был выставлен для обозрения в Сеаттле. Вне всякого сомнения, это знамя было развернуто в нашем порту впервые. Красная ткань будет официальным флагом парохода “Чейз”, проданного Интернациональной Упаковочной Компанией в Сеаттле Камчатскому Акционерному Обществу, советской организации, которая управляет концессиями в Сибири. “Чейз” под командой капитана Свансона, ветерана-моряка из Сеаттля, служившего много лет американской пароходной компании, ушел вчера в Хакодате, где будет формально порта зарегистрирован под русским флагом, так как ближе указанного порта нет консула, чтобы выполнить эту церемонию. Капитан и его экипаж, помощники и матросы в числе 31 человека, являются жителями Сеаттля. Они передадут корабль в Хакодате и затем останутся служить на нем в текущую навигацию или же вернуться в Америку» [23].

В Хакодате «Чейзу» планировалось приспособить под краболов. 4 апреля 1928 г. на рейде Хакодате началась его приемка от американцев. Новым капитаном парохода был назначен известный дальневосточный моряк Г. И. Александров. На «Чейзе» перед его отходом из США в Японию Амторг провел инвентаризацию имущества, но в процессе передачи судна советскому экипажу недосчитались множества различных вещей: американскому капитану почему-то не была поручена их охрана [2, л. 242].

Вот что сообщал капитан Александров в рейсовом донесении о приемке судна: «В момент нашего прибытия на пароход на нем хозяйничали американцы, которые, пользуясь беспризорностью парохода, понемногу (а может быть, и помногу) разбазаривали находившееся на нем имущество. Обстоятельства сложились столь уродливо, что необходимые пароходу вещи, как, например, секстаны — пришлось купить у капитана за наличный расчет, якобы его собственные, что казалось достаточно подозрительным. Прочий инвентарь, как, например, столовые принадлежности, приходилось выуживать из кают американцев в запакованном для своза на берег виде.

Первичные функции наши состояли, главным образом, в том, что мы (я, стармех, радист и Потапов) прятали беспризорные вещи в кладовые и запирали их. Фактическими хозяевами парохода мы стали лишь с прибытием команды, когда стало возможным наладить правильную судовую службу» [7, л. 30—31].

В связи с обнаруженными недостатками, управляющий заводом И. Г. Потапов предупреждал правление АКО о том, что «...впредь в случае, если мы будем покупать суда за границей, [надо] посылать нашу команду, ибо в противном случае получаются плохие результаты. Это необходимо потому, что во время ремонта машин была обнаружена, например, брошенная гайка в цилиндр высокого давления, что грозило тем, что цилиндр, как и часть парохода, мог также взорваться». О вредительстве американских моряков было заявлено в советское консульство в Хакодате [2, л. 235—248].

Комплектование отечественной команды краболова во Владивостоке шло с затруднениями. По словам члена правления АКО О. Х. Кантера, она «была хуже, чем на судах Совторгфлота. Мы получили суда очень поздно, очень поздно набирали команду, а потому самая лучшая категория моряков была разобрана на плавающие суда. Много было таких матросов, которые не могли бы устроиться на других судах. Вообще составом наших моряков мы не можем гордиться».

На будущее Кантер предлагал учесть отрицательный опыт вербовки этой команды и откинуть пресловутый лозунг об экономии. «Мы берегли советскую копейку когда ставился вопрос пойти на некоторую затрату и набрать команду раньше, чем посадить [ее] на суда» [2, л. 244]. Набору опытных моряков препятствовала и низкая заработная плата. Тарифные ставки рядового плавсостава краболова на 1928 г. были установлены в следующем размере, руб.: боцман — 145; матрос первого класса — 66,5, второго — 58,9; машинист первого класса — 81,7, второго — 74,1; кочегар первого класса — 74,1, второго — 66,5; машинный ученик — 22,8 [24, л. 32]. Столь незначительные заработки не способствовали закреплению «квалифицированного кадра моряков» и в следующем году были заметно увеличены.

19 апреля 1928 г. рыбный отдел докладывал правлению АКО о том, что «...плавучий крабоконсервный завод оборудуется машинами в Японии и будет готов в первых числах мая. Отправлены на пароходе русская команда и администрация» [2, л. 129]. Моряки прибыли в Хакодате на пароходе «Астрахань». В планы переоборудования «Чейза» под краболов входили: установка оборудования для обработки краба,

устройство помещений для 280 японских рабочих и переделка системы нефтяного отопления котлов на угольное.

Хакодатский док для выполнения всех заявленных работ выставил двухмесячный срок, с учетом которого пароход мог быть готов не ранее 1 июня 1928 г. Однако крабовый сезон начинался в двадцатых числах апреля, поэтому японские суда уходили на промысел значительно раньше, не позднее 12 апреля. Док не согласился на выполнение работ в более короткий срок, поэтому от его услуг пришлось отказаться. Управляющий заводом заключил договор с другими подрядчиками, которые обязались закончить работы к 5 мая. Фактически же они завершили 8 мая, так как часть механизмов поступила только в последний день планового срока окончания переоборудования.

Подготовка парохода к рейсу началась 16 апреля. Кроме названных выше работ, были отремонтированы брашпиль и главная машина, покрашен корпус. Жилые и общественные помещения из-за недостатка времени и средств не ремонтировались.

Во время стоянки судна в Хакодате, в ходе его модернизации впервые выявились несогласованность и отсутствие планомерности в действиях судовой администрации, управляющего заводом и подрядчиков. Зачастую из-за мелочей приходилось прекращать крупные работы, затем вновь возвращаться к ним и неоднократно переделывать уже сделанное. Заказы давались различным мелким, порой кустарным, предприятиям. Состав японских ремонтников часто менялся, они нередко не имели даже бригадиров, не говоря уже об инженерном надзоре. Поэтому все работы выполнялись «на глазок» и требовали непрерывного наблюдения и неоднократных повторных объяснений.

По замечанию капитана, «корпус парохода нещадно сверлился, резался, пережигался без всякой пользы к делу, нанося существенный ущерб крепости парохода, ставя иногда пароход в опасное положение, когда, например, во время интенсивной погрузки парохода грузом и топливом, без ведома судовой администрации у ватерлинии пробивались отверстия для шпигатов, и только будучи случайно и своевременно усмотренными, не вызывали значительных последствий» [7, л. 31].

Такая бессистемность вызывала «исключительно утомляющую обстановку». Дополнительные сложности принесла штормовая погода, заставившая пароход рыскать и дрейфовать по рейду, угрожавшая его столкновением с соседними судами. В результате и без того уставшая команда при стоянке в порту несла морские вахты. Наконец ремонт и переоборудование закончились. На судно, получившее название

«Камчатка», были погружены запасы, посажены японские рабочие, ловцы, пассажиры и 8 мая 1928 г. оно направилось на промысел. «Все были рады выходу в море, всем казалось, что сумасшедший дом наконец кончился, и люди отдохнут в родной морской обстановке».

На борту «Камчатки» находились 280 японцев (90 ловцов, 175 заводских рабочих, 15 чел. администрации), русская команда в количестве 36 чел. и администрация завода, а также еще 230 японских рабочих, следовавших в Озерную. Возглавлял японский персонал краболова сендо (главный мастер) Хага-сан, опытный руководитель, хорошо зарекомендовавший себя в процессе подбора рабочей силы, установления и наладки оборудования завода.

Высадив пассажиров в Озерной, пароход направился к о. Птичий, традиционному месту лова крабов. Первоначально промысел решили начать здесь, но возле острова уже работали «Первый краболов» и раньше всех пришедший сюда японский плавзавод, занявший лучшие участки. Поэтому новым местом лова выбрали район р. Морошечной. Первые краболовные сети в этом месте были поставлены 16 мая 1928 г. на глубине около 43 м.

На борту «Камчатки» находились 637 тюков с тридцатью крабовыми сетями в каждом, 97,2 т каменных грузил, 36,9 т больших и малых наплавов. Сети размером 6,2 на 2,44 м со стороны ячейки 20 см связывались одна с другой в порядке по 30 шт. К каждой из них привязывались девять грузил и 13 малых наплавов, в начале и в конце порядка цеплялись якоря, от которых на поверхность воды поднимался линь, соединенный с тремя большими наплавами. Между двумя порядками также крепился один якорь с линем. Начало промысла по японскому обычаю было отмечено особым «праздником сетей», который праздновали и весь следующий день.

Порядки, выставленные вдоль течения, выдерживались на грунте трое суток. Пробная постановка оказалась удачной, принесла на каждую малую сеть, в среднем, по двадцать крабов. 19 мая крабовый завод приступил к работе, которая в этот же день осложнилась поломкой одной из приобретенных в США шлюпбалок. Это, а также опоздание на промысел и выбор непривычного места лова вызвали недовольство среди японских рабочих.

Разведку скоплений крабов, наводя на них «Камчатку», вел большой самоходный бот, пригодный для длительного нахождения в море, самостоятельно пришедший из Хакодате. Он регулярно выставлял контрольные сети в прилежащем к краболову районе радиусом до 60 миль.

Сети с уловом выбирались при помощи лебедок, установленных на доставленных краболовом кунгасах, и приводившихся в действие от их двигателей. Ловцы начинали подъем сетей, поставив кунгас ниже порядка по течению. Сети с крабами укладывались в трюм на предварительно расстеленную внизу грузовую сетку, затем кунгас шел к борту краболова, после чего строп с сетями судовой лебедкой поднимался на палубу.

Наиболее сложной работой, занимавшей много времени и людей, являлось извлечение крабов из сетей. К ней привлекались все свободные члены экипажа. Веревочные петли снимались при помощи мешочных крючьев. Предварительно краба приводили в оцепенение, прокалывая крюком место, в котором сходились его конечности. Пустые сети развешивались для сушки на жердях, расположенных из-за недостатка места на палубе парохода в два-три яруса.

Процесс приготовления консервов на «Камчатке» складывался из следующих стадий. Рабочий, наступив ногой на конечности краба, крюком срывал с него панцирь, затем, вонзив крюк во внутренности, вырывал их вместе с хвостом. Отделенные конечности укладывались в плетеные корзины. Заполненные корзины помещались в клетку объемом около одного кубического метра, выполненную из стальных полос. Клетка лебедкой поднималась с палубы и опускалась в варочный котел, собранный из деревянных досок.

Вода в котле нагревалась паром, подававшимся через проложенную на дне трубу с отверстиями. Поверх трубы размещалась деревянная решетка, распределявшая пар и предотвращавшая неравномерную варку. Сверху котел закрывался деревянной крышкой. Его обслуживали лебедчик, варщик и двое рабочих, подносивших корзины с мясом. Одновременно действовали два таких устройства, размещавшиеся на носу и корме. Варка длилась 18 минут, после чего клетка лебедкой вынималась из котла и опускалась за борт для охлаждения.

Охлажденный продукт вытряхивался на грузовой люк, где происходила его сортировка. Корзины с рассортированными конечностями разносились по шесть разделочных столов, у каждого из которых трудились по восемь человек. Здесь ножами и ножницами извлекалось крабовое мясо, делившееся на три сорта. Третьим сортом оценивались мускулы головогруды, тонкое содержимое лапок считалось вторым, мясо бедер, голеней и крупных клешней — первым.

Корзины с отсортированным мясом промывались в двух деревянных чанах, сходных по конструкции и размерам с варочными котлами.

Промывку вели два человека, взбалтывая корзины в воде чана. После этого мясо еще раз более тщательно сортировалось, попутно из кусков третьего сорта руками отжималась вода. Затем оно спускалось в завод на находившиеся в начале двух конвейеров развесные столы. На каждом из них работал один развесчик, заполнявший банки.

Содержимое полуфунтовой банки с первосортной продукцией состояло из двух бедровых кусков, одной клешни и одного лучшего куска третьего сорта, составлявших две трети ее веса, остальное мясо добавлялось из второго сорта. В банке с третьим сортом находилось все, что не шло в первый. Консервы второго сорта в этом рейсе не производились. В ходе укладки банки соблюдалось правило: ее донные части «украшались лучшими и красивейшими кусками».

Консервное оборудование образовывали две линии, включавшие станки предварительной закатки, «вакуумы» (экспаустеры), станки окончательной закатки, паровые автоклавы и машины для лакировки банок. Заполненные банки после предварительной подкатки направлялись в экспаустеры, затем шли на окончательную закатку и отправлялись в автоклавы. Сразу же после извлечения банок из автоклавов, когда они были еще «горячи и выпуклы», проводилась проверка доброкачественности закатки. Эта процедуру выполняли при помощи металлического молоточка-щупа: им обстукивали выпуклые днища банок. В том случае, «если барабанится легко, заметна упругость и выпуклость не оседает, — значит, закатка удачна; если наоборот — то бракованные банки откидываются». Обычно качество закатки контролировал один человек. Бракованные банки шли в пищу команде.

После частичного охлаждения теплые банки направлялись в лакировальное отделение. Здесь их прокатывали через резервуар с десятипроцентным раствором резинового лака в бензине. Лакировальный станок представлял собой деревянный ящик с раствором, через который, погружаясь в него, проходил изогнутый металлический желоб. Непрерывное движение банок по желобу вызывалось весом их столба. Отлакированные банки выкатывались на свинцовую площадку с бортиками, предотвращавшими их выпадение на палубу. Лакировкой занимались два человека.

Последним этапом изготовления консервов являлась укладка банок в ящики и их упаковка. Над этим трудились шесть укладчиков и три плотника. Ряды банок в ящиках прокладывались толстой бумагой. Деревянные ящики забивали гвоздями через обручное железо, после этого готовая продукция направлялась на хранение в грузовой трюм.

Производительность механического оборудования оказалась значительно выше, чем возможности трудившихся вручную рабочих. Максимум суточной выработки не превышал 299 ящ., номинальная же мощность завода составляла 800 ящ. Для того чтобы избежать непроизводительной работы конвейера, его включали после накопления около 250 наполненных банок, а затем останавливали. Станки приводились в действие электромоторами, энергию для которых вырабатывало одно дизель-динамо мощностью 20 кВт.

Отечественный технологический персонал на судне отсутствовал: обработку крабов контролировали японцы — главный мастер и его помощник. Так как японские рабочие не справлялись с переработкой улова, управляющий заводом предложил работать русской команде. Ее поставили заворачивать содержимое банок в пергаментную бумагу.

Эта процедура выполнялась следующим образом. Бумагой оборачивался пустотелый цилиндр, ее концы складывались «как при завертке цилиндрической покупки в лавочную бумагу». Затем цилиндр вставлялся в банку, бумага придерживалась пальцем, после чего цилиндр вынимался. Работу выполняли 4—6 чел. После тщательной укладки крабового мяса, производившейся так, чтобы не помять бумагу, выступавшие из банки края пергамента сминались так же, как и снизу. Банка ставилась на конвейер и шла в дальнейшую обработку.

Оплата труда отечественной команде за эту операцию была определена в 15 руб. в месяц. Вскоре она стала просить по 18 руб. 50 коп., а затем — по 25 руб. Управляющий заводом отказался повысить плату, что привело к обострению отношений и с русскими моряками.

Недовольство японцев и отечественной команды усиливали плохие бытовые условия. Японцы скученно размещались в твиндеках. В этих помещениях палуба не скатывалась, поэтому здесь наблюдались постоянная сырость и грязь. Сверху помещения закрывались лючинами трюмов, застеленными брезентами, на которые вываливались крабовые конечности. Брезенты изнашивались и пропускали вниз слизь и воду. Из-за отсутствия специального помещения японцы сушили одежду на верхних решетках кочегарки, а «появление на ней искавших вшей японцев вызывало справедливые нарекания находившихся под ней кочегаров». Судно не имело лазарета, поэтому больные рабочие, в том числе и туберкулезные, продолжали жить в сырых помещениях вместе со своими здоровыми собратьями.

Русская команда тоже находилась в тяжелых условиях. Ее питание не отличалось разнообразием, овощи в рационе почти отсутствовали.

Не было также прачечной [7, л. 44]. Из-за организационной неразберихи транспортный отдел АКО не доставил на судно медикаменты и достаточное количество спецодежды, закупленные продукты частью оказались плохими.

В течение рейса имелись нарушения дисциплины, из-за чего одного моториста пришлось списать на берег. Наблюдались случаи пьянства: на судне находились спиртные напитки, взятые в Японии. Их выдавали людям, работавшим в холодной воде. По сообщению И. Г. Потапова, отечественных запасов спиртного на борту не было. По настоянию В. Л. Бурьгина, для предотвращения пьянства и поддержания дисциплины в последующих рейсах расходы на приобретение спиртного из сметы на снабжение флота в 1929 г. были вычеркнуты [2, л. 235—248].

Проблемы возникли и во взаимоотношениях внутри командования судна. На нем сложилось двоевластие: для капитана Александра оказалось непривычным, что управляющим заводом было назначено другое лицо. В официальном донесении капитан характеризовал его как человека надменного и с большим самомнением.

Основным недочетом в организации нового производства оказалось отсутствие четкого разграниченных полномочий администраций парохода и завода. Здесь проявилось неумение и нежелание Потапова, не имевшего достаточного опыта, прислушиваться к мнению «старых, опытных в своем деле работников», в том числе, капитана и сендо. «Завоевание» управзаводом авторитета, по словам капитана, создало «обстановку, которая ничем не отличалась от знакомой же обстановки, при которой проходила подготовка парохода к плаванию в Хакода-те. Другими словами, сумасшедший дом на пароходе оставался все время плавания вплоть до прихода во Владивосток» [7, л. 46].

Александров полагал, что единственной властью на корабле должен быть капитан. Он писал: «В настоящее время мы вынуждены заимствовать специалистов по крабовому делу и рабочих в Японии. Должно признать, что всякий японский главный мастер лучше всякого нашего управзаводом. А если это так, то всегда будет производством фактически управлять главный мастер, а роль нашего управзавода уподобится дирижированию поющим грамофоном. Дабы не обесценивать авторитет русской администрации в глазах иностранцев, необходимо, чтобы управляющее лицо было несомненно признано высшим лицом на корабле, лицом, на котором полностью лежит ответственность за корабль, для которого море есть нормальная обстановка, его пост деятельности, и чтобы власть такого лица поддерживалась как законами СССР, так и международными» [7, л. 48].

Аналогичные ненормальные взаимоотношения между капитаном и управляющим заводом наблюдались и на принадлежавшем Дальгосрыбтресту «Первом краболове». В результате правление АКО сделало вывод о том, что на плавзаводах, являющихся новым и перспективным типом судов, должно быть единоначалие в лице капитана. С 1929 г. заведование заводом возлагалось на его помощника по производству, не имевшего специального морского образования. Капитану устанавливался месячный оклад 246 руб., дополнительно ему ежемесячно выплачивались 144 руб. за управление предприятием. Так с подачи Г. И. Александрова на флоте появилась должность капитан-директора. Старшему механику за обслуживание механизмов завода также полагалась персональная надбавка в размере 63 руб. [24, л. 79].

Производственная программа «Камчатке» на первый рейс была установлена в объеме 18 818 ящ. Из-за месячного опоздания с выходом на промысел она оказалась невыполненной на 3 500 ящ. Все консервы, выпущенные первым и третьим сортами, приобрели традиционные покупатели камчатской рыбопродукции — английские фирмы, причем комиссия, проверявшая их качество, выставила оценки «хорошо» и «очень хорошо». Почернения мяса не отмечалось, объем брака не превышал 0,5% [2, л. 237; 14]. Стоимость консервов достигала 41 иену за ящик. Выход продукции третьего сорта составил 43%.

Пробный рейс «Камчатки» выявил много конструктивных недостатков судна, первоначально не предназначавшегося для использования в качестве промыслового. Небольшие размеры угольных ям не ей позволяли принять более 800—900 т угля, чего для рейса продолжительностью 65—70 суток было недостаточно. Количество имеющегося на борту топлива обеспечило работу судна на лове до 19 августа. Оставшиеся после этого запасы не позволили ему дойти до Хакода-те, топки котлов потухли на подходе к порту, что потребовало дополнительной бункеровки. Находившееся на борту горючее, предназначенное для двигателей кунгасов, не вместились в цистерны, поэтому часть его пришлось взять в бочках. При низкой температуре оно застывало, что усложняло слив, заставляя разогревать бочки паром.

Запас пресной воды на судне составлял всего 170 т, а ее расход при варке крабов достигал 45 т в сутки, то есть был достаточен только для четырехдневной работы. Установленный на пароходе американский опреснитель имел суточную производительность всего 4 т, затем из-за засоления она упала до 3 т.

Недостаток пресной воды для котлов привел к тому, что пришлось перейти на использование заборной. Это незамедлительно сказалось на техническом состоянии котлов: в них стали перегорать дымогарные трубки, стоимость каждой из которых составляла 14 руб.

На состоявшемся 24 ноября 1928 г. заседании правления АКО было предложено оборудовать крабоварочные котлы паровыми змеевиками (как это уже было сделано на «Первом краболове»), а не обогревать воду подачей в нее пара. Последнее и являлось причиной большого расхода пресной воды. Кроме этого, предлагалось очистить и приспособить под хранение воды междуудонное пространство, в котором ее могло вместиться 700 т. Управляющий заводом предлагал приобретать к следующей путине суда с опреснителями производительностью не менее 20 т/сутки [2, л. 239].

Часть затруднений, с которыми столкнулась «Камчатка», могла быть снята отправкой к ней снабженческого судна с топливом, водой, продуктами и медикаментами, но этого сделано не было — весь промысловый сезон краболов провел в автономном плавании.

Проблема снабжения краболовов водой стояла и в последующий период. Вот как по описанию А. И. Щетиной была организована доставка пресной речной воды на «Первый краболов»: «Катер входил в р. Хайрюзова с приливом, становился на якорь и ждал, когда начнется отлив. С началом отлива бралась проба воды, чтобы уловить момент, когда она станет пресной. Тогда открывали кингстон и непрерывно измеряли уровень воды в трюме. Когда он достигал уровня заборной воды, кингстон закрывали, и вся команда ручной помпой и ведрами наполняла трюм. Работать надо было быстро, чтобы до полного отлива успеть пройти бар реки: при полном отливе груженный катер здесь не прошел бы. Прилив в устье реки Хайрюзова носил неправильный полусуточный характер. В дни равноденственных приливов, пока судно стояло близко от устья реки, катер успевал сделать два рейса в сутки. С отходом судна на большие глубины удавалось сделать только один рейс» [5, с. 94]. На краболов воду перекачивали через шланг.

Аналогичный метод снабжения краболовов водой решило применить и АКО. 21 января 1930 г. его правление заслушало сообщение В. Л. Бурьгина о ходе подготовки водоналивных кунгасов, предназначенных для доставки воды из р. Хайрюзова. Из него следовало, что их стоимость должна была составить 108 тыс. Принимая во внимание сложность снабжения судов водой из р. Хайрюзова при помощи кунгасов, а также их дороговизну, было решено от их

заказа воздержаться. Доставку воды следовало организовать теплоходом «Охотск» [8, л. 51].

В июне 1930 г. правление АКО своим решением категорически запретило капитанам и старшим механикам судов использовать для питания котлов забортную воду. Морскому отделу общества следовало принять меры к завозу на краболовы пресной воды, для чего в б. Нагаево планировалась постройка специального водоема. Пока же не будет решен вопрос о снабжении водой, капитанам краболовов рекомендовалось в период штормов, когда лов не производился, отправляться за ней в бухту самостоятельно [8, л. 6 об.].

Во время первого рейса «Камчатки» был обнаружен значительный расход крабовых сетей. Выяснилось, что японские рабочие рвали и выбрасывали их, объясняя это тем, что отработавшие снасти нельзя хранить на судне. Администрация краболова установила дежурство и поймала нескольких японцев, разрезавших ловушки. Расследование показало, что к концу рабочего дня рабочим было лень разматывать сети, и они их рвали. По опыту, одну ловушку можно было использовать до шести раз, но на практике ее часто выбрасывали после двух-трехкратного применения. Разложить или развесить сети для просушки и ремонта на палубе, ввиду ограниченности ее размеров, не представлялось возможным. Мокрые же снасти, лежавшие два дня, гнили и приходили в негодность.

Правление АКО выразило сомнение в том, «...что также делается на японских судах. Японцы очень бережно относятся к своему отечественному и небрежно к иностранному. Они рвут наши сети потому что тысячи людей кормятся на этом деле... Сети на берегу разбирали, связывали и не одна сетка не бросалась». Для повышения сохранности снастей в предстоящих рейсах администрация краболова предложила выдавать их со своего склада и требовать отчет об использовании, установив для рабочих материальную заинтересованность в сохранности ловушек [2, л. 241].

Капитан Александров, считая важной задачей подготовку отечественных кадров для краболовов, обращал внимание руководства АКО на необходимость изучения иностранного опыта, а также обобщения собственного, полученного как в завершившемся рейсе, так и в последующих плаваниях. «Нужно полагать, что в Японии имеется литература по этому делу; переведа ее на русский язык, необходимо ею снабдить наши краболовные пароходы для экспериментальной проверки и дополнений. Краболовы должны быть снабжены метеорологическими и

глубинными приборами, работа с которыми, помимо интересов производственных, даст полезные сведения общественного значения».

Еще одной проблемой, по мнению капитана, была утилизация крабовых панцирей. «Необходимо срочно, до ухода в крабовую компанию, решить вопрос об использовании крабовых панцирей, которые в огромных количествах ежедневно выбрасывались за борт. По смутным до нас дошедшим сведениям, в Америке панцири используются с большой выгодой, — может быть, можно было организовать их экспорт в сыром или полуобработанном виде?» [7, л. 54]. По некоторым данным, японцы применяли крабовые панцири даже в металлургическом производстве.

19 августа 1928 г. «Камчатка» снялась с промысла, 4 сентября она пришла во Владивосток. Недовыполнение производственной программы в денежном выражении составило 386 тыс. руб. Более удачная работа «Первого краболова» объяснялась тем, что он раньше вышел в море и имел большее количество рабочих — около 300 чел. против 280 на «Камчатке» [2, л. 157—158].

20 сентября 1928 г. АКО приняло постановление «О ремонте парохода-завода “Камчатка”». В соответствии с ним, судно зимой (в ноябре — феврале), когда лов краба не производился, следовало переоборудовать под транспорт. Этим предполагалось сэкономить валюту на фрахт иностранных пароходов. В ходе предстоящих работ было необходимо демонтировать оборудование завода, очистить корпус судна от ржавчины и окрасить его, а также выполнить текущее обслуживание механизмов. Работы планировалось завершить на владивостокском Дальзаводе не позднее 25 октября, их стоимость определялась в 60 000 руб. [2, л. 151, 198]. Впрочем, вскоре возникли сомнения в необходимости подобного переоборудования.

1 октября 1928 г. на очередном заседании правления мнения его членов по этому поводу разделились: одни полагали, что оно целесообразно, так как восьмимесячная работа судна на промысле, осенний ремонт и подготовка к перевозке грузов «займет столько времени, что для свободного плавания останется от полутора до одного месяца. Есть ли расчет в таком случае разбирать машины и весной снова собирать [их]? Фрахт за полтора месяца не даст того эффекта, который можно было [бы] получить, если бы это был более длительный срок» [2, л. 204]. Вместо этого предлагалось зафрахтовать под перевозку грузов иностранный пароход. Другие же считали, что в целях экономии валюты иностранное судно фракто-

вать не следует, а нужно использовать под транспорт «Камчатку», но не только зимой, а постоянно.

В октябре 1928 г. АКО начало телеграфные переговоры с Амторгом о покупке нескольких пароходов, два из которых предполагалось оборудовать к предстоящему сезону под краболовы. С учетом этого оно решило использовать «Камчатку» как транспорт. Зимой 1929 г. были приобретены пароходы «Якут» и «Эскимос». Однако из-за того что на них не успевали своевременно установить технологическое оборудование, суда не могли выйти на Камчатку к началу краболовного сезона, отправка же их в разгар лова признавалась убыточной. К тому же, в силу решения Далькрайисполкома о сокращении численности японской рабочей силы на отечественных предприятиях в 1929 г., укомплектовать новые пароходы за оставшийся срок отечественными командами было невозможно (всего требовалось более 600 чел.).

Исходя из этого, правление АКО считало возможным зафрахтовать под краболов иностранный пароход с мощностью завода в полтора раза выше «Камчатки», то есть с производительностью 30 тыс. ящ. за сезон. Расходы на его фрахт достигали 90 тыс. долларов. Освободив этим «Камчатку» для перевозки грузов, можно было заменить ею фрахтованное иностранное транспортное судно, выполнив не менее шести рейсов и сэкономив при этом 100 тыс. долларов.

Наркомторг СССР не разрешил подобный фрахт и вновь предложил использовать для этой цели «Камчатку». Несмотря на выгодность указанного проекта, правление АКО, учитывая требования Наркомторга, 11 февраля 1929 г. поручило своему морскому отделу снова оборудовать «Камчатку» заводом к сезону 1929 г., что в конечном итоге и было сделано [2, л. 13].

В целом, результаты работы «Камчатки» в 1928 г. были признаны удовлетворительными, а новый тип судна — удачным. В связи с этим АКО решило в следующем промысловом сезоне увеличить численность своих краболовов. 28 сентября 1928 г. рыбный отдел огласил «Проект плана рыбной промышленности на 1929 г.», согласно которому крабовый промысел должны были вести уже «два парохода-фактории». Их производственная программа определялась в 46 000 ящ., «при условии, что летний и весенний сезон пароходы будут работать на Камчатке, а осенью — в местной Приморской воде». Общая стоимость продукции должна была составить 1 700 тыс. руб. [2, л. 177].

В декабре 1928 г. председатель правления АКО С. П. Нацаренус докладывал в Москве планы общества по расширению крабового

промысла. Общая стоимость рыбной продукции АКО в 1928 г. составила 6 901 тыс. руб., на 1929 г. намечалось ее увеличение более чем вдвое — до 14 174 тыс. Существенный вклад в производство наиболее дорогостоящего товара — крабовых консервов (12 % указанной суммы) — должен был внести второй краболов [22, л. 37].

В сезон 1929 г. «Камчатка» находилась на промысле до начала октября. Ею командовал капитан П. С. Доруховский, должности старшего помощника капитана и старшего механика занимали Н. Егоров и Новицкий [24, л. 20]. Радистом на «Камчатке» работал В. Федосеев. 13 апреля 1929 г. он сообщил капитану о сложности поддержания устойчивой связи с конторами АКО во Владивостоке и Петропавловске, а также с соседними судами. Причиной этого являлась малая мощность примитивной искровой судовой радиостанции, наиболее слабой не только среди японских, но и советских краболовов. В результате сообщения «Камчатки» легко «забивались» соседями. К тому же станция требовала ремонта. Радист полагал, что по прибытии судна во Владивосток проводить его не имело смысла, а следовало установить новую ламповую станцию мощностью 1 кВт. Кроме этого, судно нуждалось и в коротковолновой радиции, способной поддерживать связь с о. Врангеля [24, л. 25].

Высбог за сезон 1929 г. советские краболовы, принадлежавшие Дальгосрыбтресту и АКО, добыли 10 451 тыс. шт. крабов [25, л. 35].

В 1930 г. АКО намечало значительно увеличить численность своей флотилии краболовов. 10 ноября 1929 г. оно рассматривало положение дел с приобретением в США для этой цели новых судов. Покупку пароходов должен был провести СТФ, с которым у АКО сложились «ненормальные отношения». Поэтому общество признавало, что СТФ не может «полностью обеспечить интересы АКО».

Учитывая, что для переоборудования планируемых к покупке пароходов остается немного времени, АКО решило «воспользоваться предписанием Торгпредства в Японии... с приобретением там судов по цене 125 000 американских долларов за судно». АКО обратилось в Наркомторг СССР за разрешением «о перенесении лицензии на покупку судов в Японию». Такое разрешение вскоре было получено, и 19 ноября 1929 г. оформление приобретенных пароходов в Японии было возложено на В. Л. Бурьгина [2, л. 80 об.—81, 91 об.].

Весной 1930 г. на промысел вышли пять краболовов АКО из шести, имеющихся в наличии (одно судно задержало из-за позднего начала переоборудования). Программу производства консервов они не выпол-

нили даже наполовину. Причинами этого стали дольше обычного державшийся на море ледяной покров и переход на преимущественное использование отечественной рабочей силы.

23 июня 1930 г. руководство АКО разработало экстренные меры, выполнение которых, по его мнению, могло спасти положение. Среди них было срочное установление устойчивой радиосвязи с судами, «чтобы была возможность немедленно сигнализировать о слабых мерах работы и немедленно принимать надлежащие практические меры». Экипажи краболовов спешно пополнялись опытными рабочими, доставленными с береговых крабконсервных заводов, причем, в случае крайней необходимости разрешалось приглашать японцев, особенно ловцов.

В качестве меры организационного характера было решено объединить в одном лице руководство береговыми и плавучими крабконсервными заводами, возложив на него «персональную ответственность за всю работу и за своевременную переброску соответствующей рабочей силы с одного места на другое, с более сильных участков на более слабые». С этой целью на промысел откомандировался В. Л. Бурьгин, которому предлагалось «ознакомиться на месте с работой крабозаводов, принять целый ряд необходимых мероприятий, способствующих увеличению вылова». В помощь ему хабаровские краевые власти направили своего уполномоченного. Среди экипажей судов разворачивалось «социалистическое соревнование», за высококачественную работу рабочим устанавливались денежные премии [26, л. 50].

Предпринятые усилия оказались напрасными: выправить положение не удалось. По докладу управляющего Ичинским промысловым районом М. А. Савельева, к 10 августа 1930 г. краболовы АКО выпустили: «Камчатка» — 15 380 (75 % установленного плана), «Тунгус» — 3 503 (17,5 %), «Юкагир» — 2 913 (14,5 %), «Ламут» — 1 750 (8,9 %), «Коряк» — 681 ящ. (всего 6,7 %) [3, л. 19]. Как видно, ни одно из судов не справилось с планом, а из четырех последних самый лучший результат показал «Тунгус», усиливший менее четверти задания. Этим экспортная программа АКО на 1930 г. была сорвана.

Окончательные результаты неудачного сезона сообщал Хабаровскому краевому комитету ВКП(б) Б. И. Гольдберг. По его словам, к 1 октября крабовая программа была выполнена всего на 30,8 %. С ней полностью справилась только «Камчатка» (102 %), остальные суда выполнили план не более чем на 19 % [3, л. 1]. Всего в 1930 г. отечественные суда добыли 13 154 тыс. шт. крабов [25, л. 35].

В 1930 г., в соответствии с принятым в прошлом году курсом на сокращение численности японцев, на «Тунгусе», «Юкагире», «Ламуте» и «Коряке» экипажи были полностью укомплектованы русскими рабочими, завезенными из Забайкалья и Астраханской области. «Были у нас и такие рабочие, которые совершенно моря не видали... Что у нас получилось на краболовах? На “Камчатке” у нас была японская рабочая сила..., а наши краболовы с русской рабочей силой дали нам всего 19—12—18 %». Первый промысловый сезон, который АКО решило провести своими силами, оказался проваленным ввиду нехватки обученного технологического персонала и недостаточного числа подготовленных ловцов и обработчиков.

В дальнейшем стратегическое направление на вытеснение японцев было сохранено. Одновременно стало ясно, что без квалифицированных работников, постоянно закрепленных на определенных местах, дело и далее будет обречено влачить жалкое существование. «Перед нами стоит вопрос экономический, с тем чтобы сохранить всю эту рабочую силу, которая теперь у нас работает в этом году, с тем чтобы не надо было их потом снова уже учить».

Впрочем, называлась и еще одна причина, почему АКОвские краболовы не удалось своевременно укомплектовать квалифицированным персоналом. В архивных материалах о деятельности общества содержатся упоминания о том, что японские промышленники вели борьбу с конкурентом не только экономическими мерами, но и прибегали к прямым провокациям. «Мы были в зависимости от Японии... Япония нам давала работников — сюда приезжала ответственная японская агентура, которая и устраивала забастовки. Нам на крабы не хотели давать японских рабочих» [3, л. 59—69]. Хотя, вполне возможно, что это обычная отговорка или традиционный для тех лет поиск «врагов».

В 1931 г. численность судов крабсектора АКО должна была возрасти до восьми. Для пополнения флота было решено «немедленно приступить к оборудованию во Владивостоке трех краболовов, для чего передать крабсектору пароходы “Орочон”, “Ительмен” и “Гиляк”» [3, л. 9]. Однако в 1931 г. все плавучие крабконсервные заводы из АКО перешли в распоряжение владивостокского Крабтреста, а «Орочон» и «Ительмен» остались в составе транспортного флота общества. В 1932 г. к Крабтресту отошел береговой крабконсервный завод на о. Птичий. К концу первой пятилетки общая численность отечественных краболовов достигла одиннадцати.

5.3. ПЕРВАЯ СОВЕТСКАЯ КИТОБОЙНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Один из первых проектов приобщения русского населения Дальнего Востока к китобойному промыслу связан с именем начальника Камчатки П. И. Рикорда, заключившего с англичанином Пиготом контракт на добычу китов на следующих условиях. Промысел должен был начаться к 1 июня 1821 г. и вестись на протяжении десяти лет под русским флагом собственными судами компании. В течение времени действия контракта Пигот обязывался обучить китобойному промыслу десять русских специалистов. Кроме этого, он должен был платить попудный сбор за продукцию, вывозимую за границу, в размере 50 коп. Тем самым, по мысли Рикорда, через десятилетие камчатское население могло быть приучено к крупномасштабной добыче, что позволило бы «завести в Камчатке местный китовый промысел» [27, № 8, с. 11].

Данному проекту не суждено было осуществиться из-за вмешательства Российско-Американской компании, являвшейся монопольным пользователем природных богатств дальневосточных морей и имевшей сильное влияние на российское правительство.

К началу 1820-х гг. относится еще одна попытка организации китобойного промысла в камчатских водах. Для этой цели американец П. Добелл, получивший российское гражданство, предлагал приобрести в Америке «два судна, нанять до тридцати человек американских китопромышленников, к ним прибавить потребное число русских матросов, и с этими средствами начать китовый промысел около Курильских островов, имея главный складочный пункт на м. Лопатка». Этот проект был представлен самому императору Александру I и даже попал в июне 1822 г. на рассмотрение тарифного комитета, но, как указывает А. Сгибнев, «впоследствии дело это было забыто» [27, № 8, с. 15].

Начало отечественного китобойного промысла на Дальнем Востоке России относится к 1850 г., когда была основана «Российско-Финляндская компания». С 1864 г. успешно действовало аналогичное предприятие владивостокского купца О. В. Линдгольма.

В 1887 г. о создании нового китобойного предприятия писал единственный российский журнал, посвященный проблемам развития рыболовства и морских промыслов — «Вестник рыбопромышленности»: «До сих пор китами в наших восточных водах, в Охотском и Беринговом море, пользовались американцы и англичане, ходившие

сюда ежегодно на 40—50 судах, хозяйничавшие у нас как у себя дома, или вернее, как в местности, никому не принадлежащей. Теперь, слава Богу, настал конец этому хозяйничанию — один из наших молодых моряков, лейтенант Дыдымов, вернувшись из плавания в Восточном океане, где он в течение двух лет имел случай наблюдать китов и убедиться в выгодности китобойного промысла, заказал на Нюландском заводе в Христиании китобойный пароход и в апреле отправится на нем в Охотское море для промысла. Пароход будет построен со всеми новейшими усовершенствованиями, выработанными практикой китобоев в Финмаркене и на Мурмане, и обойдется в 45 000 рублей» [28, с. 16].

Судно, получившее название «Геннадий Невельской», промышляло недолго — в конце 1890 г. оно погубло вместе со всем экипажем и инициатором этого начинания — Акимом Дыдымовым.

В 1895 г. на китобойный промысел вышли новые паровые суда «Николай» и «Георгий», построенные в Норвегии и принадлежавшие графу Г. Г. Кейзерлингу, также бывшему морскому офицеру. «После трагического конца незабвенного Дыдымова, а вместе с ним и его блестяще начатого китобойного предприятия, китобойным промыслом в Восточном океане стал заниматься, как известно, молодой офицер граф Кейзерлинг, который по последним сведениям убил в течение первого года 84 кита и в настоящее время расширяет свое дело, устраивая пудретный (туковый. — С. Г.) завод, так как пудрет имеет прекрасный сбыт в Китае и Японии» [29, с. 446].

Дело Кейзерлинга быстро развивалось. 19 апреля 1903 г. императорское российское общество рыбоводства и рыболовства заслушало письмо правления «Тихоокеанского китобойного рыбопромышленного акционерного общества графа Г. Г. Кейзерлинга и К^о». Общество предлагало командировать в Либаву (совр. Лиепая) экспертов для осмотра прибывшего сюда принадлежащего товариществу парохода «Михаил» грузоподъемностью 5 000 т, специально приспособленного для переработки китовых туш [30, с. 638].

Очевидно, что «Михаил» следует считать первым дальневосточным плавучим заводом. Судьба судна сложилась печально — осенью 1905 г. его штормом выбросило на берег о. Сахалин [31, с. 120].

На Камчатке китобойным промыслом в 1902 г. предполагало заняться «Камчатское торгово-промышленное общество», которое для этой цели хотело приобрести китобойные шхуны. Обработку китов оно собиралось вести на построенных вблизи Петропавловска консервном и туковом заводах [32, с. 94]. Но этот проект не осуществился.

В последующие годы, а также во время и после окончания гражданской войны, китобойный промысел в дальневосточных водах производился иностранными компаниями. Этот вид деятельности являлся для них очень доходной статьей.

По свидетельству Н. В. Слюнина, у берегов Приморской области, в состав которой входила Камчатка, еще в 1889 г. было добыто китового жира и уса на сумму 1 280 000 руб. Этот промысел, не принося российской казне ни копейки, способствовал хищническому истреблению животных. Спустя два десятилетия губернатор Камчатской области Н. В. Мономахов во «Всеподданнейшем отчете» за 1912—1913 гг. констатировал, что «промысел китов и моржей с каждым годом заметно уменьшается вследствие истребления американцами этих животных при ежегодных регулярных передвижениях их в наших территориальных водах с севера на юг и обратно».

22 мая 1923 г. в Москве был подписан концессионный договор с норвежским предпринимателем Х. Христиансенем. В соответствии с договором, ему предоставлялось право ведения промысла всех видов китов в пределах двенадцатимильной полосы вдоль северных берегов РСФСР от северного конца м. Сердце-Камень до м. Лопатка. Срок действия концессии устанавливался в пятнадцать лет и пять месяцев, то есть до 1 января 1938 г. [19].

1925 г. стал первым сезоном работы компании Христиансена, называвшейся «Вега». Она промышляла вдоль восточного побережья Камчатки, преимущественно в районах бухт Моржовой и Глубокой. Флотилия компании состояла из четырех китобойцев и плавбазы «Комодорен I» дедвейтом 9 000 т. За сезон, продолжавшийся с 9 июня по 10 октября, она убила 286 китов (по данным Камчатского губревкома — 380 [33, л. 95]), в то время как промысловая программа рассчитывалась на добычу 800 животных. Всего флотилия получила 1 582,6 т жира, стоимость которого составила около 200 тыс. долларов США.

Использование китовых туш было крайне нерациональным. С них снимался только жир, а мясо и китовый ус выбрасывались за борт. Сторожевой корабль «Воровский» в особом акте зафиксировал, что в б. Глубокой плавало много ободранных туш, уже начавших разлагаться. Такое состояние признавалось нетерпимым, так как могло отпугнуть китов от бухты и помешать ходу лососей [34, с. 324].

Суда флотилии имели современное оборудование и снаряжение. На них работали интернациональные экипажи. Кроме норвежцев, немцев и англичан здесь трудились негры и американские эскимосы,

причем последние использовались для самой грязной работы на жироопне. В сезон 1925 г. численность экипажей судов флотилии насчитывала 120 чел., из которых на плавбазе работало восемьдесят, а на каждом китобойце — по десять.

Согласно одного из пунктов договора «Вега» была обязана принимать в качестве рабочих-учеников граждан СССР. В 1925 г., когда суда компании пришли из Мексики в Петропавловск, на них с целью обучения ведению промысла и обработки китов была направлена группа камчатцев. «Всего наших рабочих там было десять человек...» [33, л. 93]. Ученики провели весь сезон промысла в море. После создания советской китобойной флотилии, один из них — Н. А. Дмитриев — был назначен на нее заведующим производством [35, с. 57].

За следующий сезон (1926 г.) «Вега» добыла 284 кита, из которых 110 было убито возле Командорских островов [34, с. 328] (другие источники приводят отличные данные). В этом году китобойная флотилия работала в составе шести судов: базы «Комодорен I» и пяти китобойцев. Численность экипажа флотилии составляла 145 чел. В него вновь были включены камчатцы.

Производственная программа, по заявлению администрации флотилии, выполнена не была. Однако Камчатский губревком полагал, что эти сведения не верны, так как «завод работал весь сезон без перебоев с полной нагрузкой. Случалось часто так, что из-за невозможности переработки китов срезалось для обработки только сало и прочие особо ценные части кита. Остальное — мясо, кости и прочее — выбрасывалось, а между тем завод приспособлен к 100 % утилизации животного... Не редкость, когда убивалось до десяти штук китов в день. Максимальная же пропускная способность рассчитана на пять-шесть китов...» [33, л. 83—86].

Плавбаза почти половину китовой туши выбрасывала за борт, не имея возможности полностью переработать ее в открытом море. На ней отсутствовал слип для подъема туш на борт, поэтому их разделка велась на плаву. Это затрудняло нахождение судна в открытом море и не позволяло полностью утилизировать животное. Поэтому обработку китов на таких базах обычно предпочитали вести в бухтах.

Концессионный договор не запрещал охоту на китов около заповедников. Дополнительные соглашения к нему, заключенные по инициативе Камчатского губревкома, не позволяли добывать и обрабатывать животных около м. Лопатка, Кронцого и Карагинского заповедников. Однако они не распространялись на Командорские острова,

возле которых летом 1926 г. производился основной промысел. Стрельба из китобойных пушек, загрязнение моря и берега нефтепродуктами, появление косаток, привлеченных отходами промысла, — все это создавало угрозу для сохранности живущих здесь стад котиков и морских бобров.

Командир китобойной экспедиции норвежец Отто Пауст привел следующие сведения о ходе китового промысла в камчатских водах летом 1926 г. В Беринговом море он был начат в июне. Его район располагался между 51 и 67 параллелями. Весь июнь флотилия безрезультатно курсировала у берегов Камчатки, базируясь в б. Моржовая. 4 июля она переместилась в прибрежные воды Командорских островов, где были добыты 103 кита из 126, убитых до 25 августа. Всего же за этот сезон планировалось добыть 400 китов.

Промысловый сезон завершился в середине осени. 31 октября газета «Полярная звезда» сообщала жителям Петропавловска о том, что «командированные нашими профсоюзами на китобойные суда ученики возвратились. По сообщению командира судов, в нынешний сезон поймано 283 кита» [36, № 93].

В 1927 г. «Вега» вела бой китов у берегов Камчатки флотилией, состоявшей из плавучей базы «Комодорен I» и китобойцев «Анадырь» и «Селина». С середины июля по конец октября она вытопила около 2 600 т китового жира на сумму 40,4 тыс. фунтов стерлингов. В этом же году деятельность «Веги» закончилась — договор с обществом был расторгнут постановлением Главконцесскома от 13 октября 1927 г. «Вега» продала плавбазу и оба китобойца компании «Аргентина де Песка» за 1 450 тыс. норвежских крон [37, с. 120].

Так закончилась попытка ведения китобойного промысла у берегов Камчатки силами иностранной компании. Только что начавшая развиваться государственная дальневосточная рыбная промышленность еще не могла самостоятельно решить эту задачу. «Как и раньше, когда наши воды изобиловали китами, так и теперь, когда запасы китов уже подорваны, мы не смогли и не сумели стать китобоями. Не рискуя ошибиться, можно предполагать, что на Дальнем Востоке мы никогда в будущем и не займемся этим делом самостоятельно... Судов у нас не имеется в достатке и для перевозки грузов. Не имеется у нас и крупных средств, могущих быть обращенными на этот падающий промысел. Упадок промысла и опустошение недавно богатых китами районов говорят сами за себя... Перспектив, побуждающих нас вкладывать средства в китобойный промысел Дальнего Востока, таким

образом, не намечается...» — говорилось в работе, посвященной проблемам освоения богатств тихоокеанских морей [34, с. 326].

Однако столь печальный вывод никак не вязался с высокой доходностью продукции китобойного промысла, значительное количество которой шло на экспорт. Так, только одного китового уса с каждой туши реализовывалось на сумму от 3 000 до 5 000 руб. [38, с. 214]. Сокращение затрат на ввоз на территорию Дальневосточного края технического и пищевого жира также являлось существенным фактором, побуждавшим к развитию отечественного китобойного промысла. Потребность в жире, по данным Дальгосторга, в 1923—1924 г. оценивалась более чем в 3 300 т на сумму свыше 1 300 тыс. руб., а в 1924—1925 гг. — в 2 160 т на сумму около 930 тыс. руб. [34, с. 328].

При отсутствии специализированного крупнотоннажного флота китобойный промысел можно было вести прибрежным способом, разделявая туши на береговых заводах. В 1926 г. устроить такое предприятие на Командорах предлагал начальник островных пушных промыслов К. Кулагин. По его мнению, изложенному в докладной записке камчатскому окружному бюро ВКП(б), экономическое развитие Командоров не могло обеспечиваться только за счет пушного промысла. Имевшийся на островах избыток рабочей силы можно было задействовать на китобойном промысле, который «здесь как нигде обещает самые положительные последствия».

Организация такого промысла имела бы следующие выгоды:

— отказ от завоза на острова консервированного мяса и солонины и замена их китовым мясом;

— возможность экспорта китового мяса в Японию;

— получение ценного сырья для отечественных предприятий, в частности для владивостокского мыловаренного завода, работавшего на привозном сырье;

— подкормка песцов китовым мясом, позволяющая направить использовавшийся для этого лосось в засол или на консервы.

Последние могли выпускаться в консервном отделении с производительностью 300 тыс. банок за сезон, устроенном при жиротопном заводе. Это позволяло получить ежегодно дополнительно не менее 30 тыс. руб. прибыли.

Норвежский специалист О. Пауст полагал, что подобный завод, располагавший двумя китобойными судами, мог ежегодно промышленно производить минимум 150 китов. По его расчетам, один кит, переработанный на плавучей базе, давал средний доход около 1 700 руб., а разделанный

на берегу — минимум 2 500 руб. Таким образом, доход берегового завода за сезон мог превысить 375 тыс. руб. Стоимость его постройки оценивалась Паустом в 1 160 тыс. норвежских крон. В эту сумму входили затраты на приобретение следующего оборудования: судов-китобойцев (500 тыс.), шести жиротопных котлов, трех паровых лебедок для вытягивания туш на разделочную площадку (62 тыс.), паровой пилы (3 тыс.), паровой машины (90 тыс.), мельницы для тука (100 тыс.) и угля в количестве 1 200 т [33, л. 95 об.].

Появление и развитие крупномасштабного отечественного китобойного промысла в камчатских водах в советский период связано с деятельностью АКО. Задача по его организации была поставлена перед обществом в середине 1928 г. в ходе разработки первого пятилетнего плана развития его рыбопромышленной отрасли.

14 сентября 1928 г. руководство АКО направило в адрес председателя Совета общества, народного комиссара торговли А. И. Микояна телеграмму следующего содержания: «По утвержденному Экосо (экономическим совещанием. — С. Г.) РСФСР пятилетнему плану на будущий год имеем приобрести производственные плавучие средства: четыре китобойца, один траулер, пароход крабokonсервного завода, две шхуны для лова палтуса. Чтобы не упустить время, необходимо сейчас же искать, закупать пароходы. Прошу предварительную санкцию Совета общества, а также указание Наркомторга Крайторгу о выдаче лицензий. Запоздалое получение поставит [нас] перед невозможностью выполнить программу» [39, л. 66].

Спустя две недели, 28 сентября 1928 г. правление АКО говорило о китобойном промысле в сезон 1929 г. как о вполне решенном деле: «На китобойные промыслы по нашему проекту имеем в виду поставить плавбазу-пароход и четыре китобойца. Общая продукция оценивается в 1 млн 400 тыс. руб.; по отдельным видам: жира — 10 тыс. ц, мяса соленого — 6 тыс. ц, консервы мясные — 10 тыс. ящ., незначительное количество муки и китового уса. Жир использовали, главным образом, норвежцы. Мы думаем кита использовать более рационально, употребляя наиболее съедобные туши для пищи. Мясные китовые консервы во время мировой войны находили большой спрос в Америке, теперь китовые консервы не находят сбыта, но в азиатских странах сбыт обеспечен. По тем сведениям, которые имеются, Япония приготавливает до 200 000 ящ. этих консервов...» [2, л. 177—178].

5 декабря 1928 г. с докладом о плане работ на 1929 г. в Наркомторге СССР выступал председатель правления АКО С. П. Нацаренус. По его

словам, в следующем году АКО планировало начать «эксплуатацию новых объектов... промысел морского зверя». Для этого «вводятся новые промыслы в виде тралового и китобойного, а также [ождается] расширение лова краба, трески и палтуса». В преддверии начала работ по организации китобойного промысла, 1 января 1929 г. в АКО «специалистом по добыче морзверя... с окладом 300 руб. в месяц» был зачислен капитан Л. И. Бурхард [2, л. 10].

План действий АКО в 1929 г. включал выполнение следующих основных мероприятий [22, л. 37]:

— постройку рыбоконсервного и утилизационного заводов в Кихчик-Кольском районе;

— приобретение и оборудование второго плавучего крабоконсервного завода;

— организацию крабоконсервного производства в Усть-Камчатске, в Озерной и в Кихчик-Кольском районе;

— покупку «китоконсервного и жиротопенного плавучего завода с четырьмя китобойцами-судами».

На расширение производственной базы в 1929 г. АКО испрашивало у правительства СССР 5 270 тыс. руб. Эти средства распределялись на две группы:

— 1 840 тыс. руб. на реализацию мероприятий, утвержденных постановлением СТО при СНК СССР 25 мая 1928 г.;

— 3 440 тыс. руб. на еще не утвержденные СНК мероприятия, намеченные АКО и включенные в план его развития на 1928—1932 гг.

Среди работ, составлявших первую группу, были постройка новых и расширение существующих рыбоконсервных предприятий, покупка рыболовного траулера и второго краболова. Расходы на приобретение плавучей китобойной базы (900 тыс. руб.) и четырех китобойцев (300 тыс. руб.) входили во вторую группу. По мнению ВСНХ СССР, в силу недостатка средств, Совет АКО мог дать разрешение выполнить в полном объеме лишь работы, запланированные в первой группе [39, л. 66 об.].

Итак, планы по обзаведению китобойной флотилией откладывались на более поздний период. В качестве возможного срока приобретения судов рассматривались зима или весна 1930 г. 1 октября 1929 г. правление АКО решило «ввиду краткости времени, остающегося до начала китобойного сезона, проработать вопрос о возможности покупки готовых китобойной матки и китобойца через Южамторг, избегая, как правило, покупки старых судов» [2, л. 70].

Практическая организация китобойного промысла началась в 1930 г. В плане АКО по распределению средств на капитальное строительство в этом году для оборудования плавучей китобойной базы и приобретения четырех судов-китобойцев выделялись 1 400 тыс. руб. в иностранной валюте [32]. На эту сумму общество купило в США пароход «Глен Ридж», построенный в 1919 г., который намечался к переоборудованию под китобойную базу, и заказало в Норвегии специализированные китобойные суда. До реконструкции двухпалубный сухогруз «Глен Ридж», получивший новое название «Алеут», имел длину 115, ширину 16 м и водоизмещение 10 573 т [40, с. 59].

В начале 1930 г. для приемки парохода в американский порт Балтимора отправился капитан А. И. Дудник. Первоначально переоборудовать «Алеут» хотели в Норвегии — стране, обладавшей наибольшим опытом в деле организации крупного промышленного китобойного промысла. В марте 1930 г. «Алеут» прибыл в Осло. Попытка разместить здесь заказ не дала положительных результатов. Теперь стало ясно, что китобойный сезон 1930 г. уже упущен, а работы на пароходе следует организовать с таким расчетом, чтобы они закончились к началу следующего сезона, то есть к лету 1931 г. [3, л. 296].

С этой целью АКО решило «настаивать на вступлении в эксплуатацию в 1931 г. к началу сезона китобойной флотилии». Судно направилось в Ленинград. Здесь предложения по переоборудованию «Алеута» были сделаны Судотресту и Балтийской конторе СТФ. Судотрест от выполнения заказа отказался. АКО обратилось к «соответствующим организациям об ускорении переоборудования китобойной флотилии в Ленинграде...» [3, л. 9].

17 марта 1930 г. здесь состоялось совещание по вопросу перестройки «Алеута» в плавучую китобойную базу. Балтийская контора СТФ в лице главного инженера В. Н. Цапенко уведомила АКО о том, что она возьмется за модернизацию судна при выполнении следующих условий:

- производства работ под наблюдением конторы силами специально организованного для этой цели строительного бюро;
- своевременного получения всех необходимых материалов;
- привлечения для выполнения котельных работ одной из кооперативных артелей котельщиков Волжского завода в количестве 50—60 чел. и их размещения в подходящих помещениях.

При выполнении указанных условий, по словам Цапенко, работы можно было бы провести в Кронштадских доках в течение полугода.

В основу планов перестройки судна легли чертежи норвежских фирм. Дополнительную информацию по проекту планировалось получить, используя заграничную командировку инженера Седова [3, л. 296]. Работы возглавил В. Н. Цапенко, консультациями судостроителям помогал академик А. Н. Крылов [40, с. 59].

В ходе переоборудования первоначальная конструкция судна подверглась существенным изменениям. Были модернизированы: грузовое устройство путем установки 13 паровых лебедок грузоподъемностью по 5 т; швартовное устройство, в котором применили два электрических шпиля; рулевое устройство. Существенно увеличилась мощность водоопреснительной установки. Вновь установленное промышленное оборудование включало слип и паровые лебедки для подъема китовых туш грузоподъемностью 30 и 15 т.

Постройка на судне слипа потребовала изменения обводов корпуса у штевней и удаления части ахтерштевня. Подобные приспособления на китобойных базах появились во второй половине 1920-х гг. Слип, оборудованный на «Алеуте», имел ширину 5, длину 17 м и угол наклона 45 градусов. Разделка китов могла вестись на двух площадках: носовой и кормовой. Их соединял специальный коридор. Позже, после начала работы китобазы, выяснилось, что размеры площадок оказались малы, а недостаточное место для разделки «затрудняет повышение количества разделываемых китов».

В качестве технологического оборудования на китобазе были установлены жироотопные котлы, сепараторы, жиρούловители и отстойники, а также три паровые пилы для резки костей. Главная энергетическая установка судна включала три огнетрубных оборотных паровых котла и паровую поршневую машину, развивавшую мощность 2 500 л. с. при частоте вращения коленчатого вала 78 об/мин. Машина приводила в действие четырехлопастный гребной винт диаметром 5 м. Скорость полного хода судна составляла 9,5 узлов. Его котлы работали на угле, полный запас которого насчитывал 3 813 т [41]. Всем этим хозяйством руководил старший механик К. И. Соколов.

Жилищные условия экипажа и рабочих были по тем временам неплохими: люди размещались в четырехместных каютах.

Значительный объем работ по созданию нового производства стал причиной того, что первоначально планировавшийся срок ввода флотилии в строй к лету 1931 г. не был выдержан. В этом году план деятельности АКО вновь предусматривал китобойный промысел с количеством убитых китов до 100 шт. общим весом 35 000 ц. При его

утверждении предполагалось, что флотилия должна была прийти в камчатские воды из Ленинграда к началу промыслового сезона, то есть в мае. В это время «Алеут» еще переоборудовался. При самом благополучном стечении обстоятельств работы могли закончиться не раньше августа 1931 г. С учетом времени, необходимого для его перегона на Камчатку (около трех месяцев), было ясно, что и в этом году флотилия в эксплуатацию не вступит [11, л. 88—90].

Чтобы не терять время, АКО предполагало приступить к добыче китов другими способами. В июле 1931 г. контрольно-инспекционное управление, обследовавшее его деятельность, сообщало, что из-за отсутствия плавучей китобойной базы оно в апреле и мае 1931 г. обращалось к Союзрыбе за разрешением приобрести хотя бы одно небольшое китобойное судно. С его помощью можно было организовать береговой бой по схеме, предлагавшейся в свое время К. Кулагиным.

Кроме этого, о возможности покупки отдельной гарпунной пушки, которой АКО намеревалось вооружить один из мореходных катеров («Коршун» или «Командор») было запрошено торговое представительство СССР в Японии. Но эти проекты так и остались на бумаге.

Модернизация «Алеута» завершилась в середине 1932 г. 27 мая в командование судном вступил капитан Л. И. Бурхард, а 27 июня оно вышло в море. На его борту находился экипаж численностью 126 чел. В Кильском канале к «Алеуту» присоединились три судна-китобойца — «Трудфронт», «Энтузиаст», и «Авангард». Они, специально построенные в этом же году в Норвегии на верфи в Тансберге, предназначались для добычи китов и их буксировке к китобазе.

Суда имели длину 37,8 м, водоизмещение 538 т, были оборудованы гарпунными пушками и паровыми лебедками с тяговым усилием 12 т. Энергетические установки китобойцев состояли из традиционного для промысловых судов того времени сочетания одного оборотного огнетрубного котла и паровой машины тройного расширения. Номинальная паропроизводительность котла составляла 4 т/ч, мощность машины достигала 800 л. с. при частоте вращения коленчатого вала 136 об/мин. Котел работал на жидком топливе. Мощность машины позволяла китобойцу развивать скорость полного хода 12,5 узлов. Его экипаж насчитывал 23 чел. [41].

Уже во время перехода, 25 октября 1932 г., флотилия добыла двух первых китов и этим положила начало советскому дальневосточному китобойному промыслу. Вот как спустя восемь лет вспоминал первые дни работы «Алеута» мастер разделочного цеха Пикуло: «Наша

флотилия начала добывать китов под наблюдением иностранцев. Смешно сказать, первого кита мы разделявали три дня, до того ковырялись, что он у нас протух, и его пришлось выбросить. Сейчас мы без иностранных специалистов разделяем кита от тридцати минут до часа...» [42]. Следуя далее, «Алеут» добыл еще 20 животных. 27 февраля 1933 г. он прибыл во Владивосток [14]. Здесь Л. И. Бурхард сдал дела вновь назначенному капитан-директору А. И. Дуднику.

«Алеут» недолго входил в состав АКО — вскоре он вместе с китобойцами был передан в состав Дальморзверьпрома.

1933 г. стал для флотилии годом обретения опыта в новом деле. В течение этого промыслового сезона она вполне освоила технику разделки китовой туши и жироварения, частично — методику поиска животных в море и их боя. Туковое производство удалось наладить только в самом конце сезона, поэтому его продукция оказалась крайне незначительной. Труднее всего было осваивать разделку китовой туши. По словам очевидца, «первое время не была достигнута норма: три кита финвала или два кашалота за восьмичасовой рабочий день... Далеко еще до нормы норвежских китоматов — восемь штук китов, но там не разделяют кита всего, там снимают только верхний жир, а изредка используют голову и хвост, оставляя все на съедение рыбам в море» [43, № 156].

В начале октября 1933 г. китобои отстаивались в Авачинской губе. Причиной простоя стал недостаток у «Алеута» бункерного угля. Дальморзверьпром задержал доставку топлива, в результате чего командование флотилии даже подумывало о консервации промысла. 3 октября в газете «Камчатская правда» появилась небольшая заметка, написанная заведующим производством Н. А. Дмитриевым. В ней сообщались результаты работы «Алеута» в его первом полноценном промысловом сезоне. На 23 сентября добыча достигла 157 китов, что составляло 109 % задания. Лучшее всех промышлял китобоец «Трудфронт», убивший 66 животных, «Энтузиаст» и «Авангард» значительно уступали ему, добыв, соответственно, 45 и 46 китов.

Китобаза вытопила 812 т жира, что составило всего 70 % от планового. По словам Дмитриева, «усилия рабочих направлены на то, чтобы ликвидировать отставание жиротопленных цехов... Большинство цехов охвачено социалистическим соревнованием. Экипаж трех китобойцев объявил себя ударным. Всего во флотилии насчитывается 149 ударников. В числе ударников имеются норвежцы» [43, № 154].

10 октября член бюро ячейки ВКП(б) «Алеута» Б. Зенкович уточнял сведения, приведенные Дмитриевым. Бюро считало, что они не соответствовали действительности. По его данным, к 7 октября флотилия «упромыслила» 177 китов при плане 180, то есть с программой не справилась. Жира из них она вытопила 932 т вместо 1 200 т. Невыполнение объяснялось «малой упитанностью части китов, особенно в период летней охоты».

После получения угля флотилия намеревалась продолжить промысел и не только наверстать упущенное, но и перевыполнить задание. «...Имея эти прорывы, мы сейчас все силы мобилизовали на выполнение встречного плана по убою 210 китов... Соцсоревнованием охвачено около 200 человек из 220 работающих. Мы имеем 70 крепких ударников... а не 149. Звание ударника мы не так-то легко даем. Это почетное звание получают только достойнейшие».

Главным злом, подрывающим на флотилии дисциплину, называлось пьянство команды на берегу и вызванные им прогулы. «Борьбу с пьянством мы ведем энергично... но на стоянках, особенно вблизи Петропавловска, эта борьба значительно усложняется», — констатировало командование [43, № 160].

Всего за 1933 г. «Алеут» добыл 204 кита. К 1935 г. объем добычи достиг 500 животных в год, а разделка доведена до десяти и более китовых туш в сутки [44, с. 16—17].

Первыми гарпунерами на китобойцах были норвежцы. Кроме них пригласили инструкторов по разделке сырца, обработке китового мяса и жира. Всего в первом рейсе на флотилии насчитывалось тринадцать иностранных «спецов». Капитаны китобойцев А. Н. Пургин и П. А. Зарва освоили специальность гарпунера, став первыми отечественными капитанами-гарпунерами [45, с. 6—7]. В 1935 г. на флотилии работал последний норвежский гарпунер.

Несмотря на то что китобойная флотилия вышла из подчинения АКО, она продолжала тесно контактировать с Камчаткой: основные районы промысла по-прежнему располагались возле ее берегов, суда АКОфлота нередко снабжали ее углем, вывозили заготовленную продукцию. Часто «Алеут» заходил в Петропавловск. Летом 1936 г. капитан-директор флотилии А. И. Дудник предлагал горожанам и организациям приобрести на судне пищевое и кормовое китовое мясо по цене, соответственно, 1 руб. 50 коп. и 50 коп. за килограмм.

В январе 1940 г. Петропавловский горисполком принял постановление «Об отводе земельного участка на базе Морлова под огород и

отводе бухты Моржовой китобойной флотилии». В соответствии с ним удовлетворялось ходатайство капитан-директора «Алеута» о выделении флотилии территории на берегу бухты для строительства базы и устройства подсобного хозяйства. Горземотделу следовало определить границы и отвести участок к 25 мая 1940 г. [46, л. 26].

В планах развития рыбной промышленности на четвертую пятилетку (1943—1947 гг.), разработанных в 1940 г., предлагалось возродить китобойный промысел в рамках АКО. В связи с этим в 1944 г. общество намеревалось иметь в составе Морлова китобойную базу и четыре китобойца. Еще один китобоец должен был прибыть в 1946 г. Осуществлению этого проекта помешала война.

В 1956—1958 гг. в течение зимних периодов во Владивостоке китобаза прошла модернизацию на Дальзаводе, после чего работала еще десять лет. В 1968 г. «Алеут» и три первых китобойца были списаны.

Так проходило становление лишь небольшой части многопрофильного хозяйства Акционерного Камчатского Общества, уникального объединения, внесшего огромный вклад в развитие производительных сил Камчатки и всего Дальнего Востока России. Часть начинаний АКО периода 1920—1930-х гг. сохранилась и действует и поныне. Среди них — морской транспортный флот и крабовый промысел, ведущийся теперь другими методами. Промышленный же бой китов, являвшийся по сути варварским истреблением миролюбивых морских гигантов, очевидно, безвозвратно канул в прошлое.

ИСТОЧНИКИ

1. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 40.
2. Там же, д. 1.
3. Там же, д. 16.
4. Там же, д. 155.
5. **Щетинина А. И.** На морях и за морями. — Владивосток, 1988. — 421 с.
6. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 3.
7. Там же, д. 148.
8. Там же, д. 13.
9. **Советская Камчатка** (приложение к газете «Полярная звезда»). — 1930.
10. ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 33а.
11. Там же, д. 19.
12. **Виноградов Л.** Камчатский краб. — Владивосток, 1941. — 94 с.
13. **Русский Дальний Восток.** — 1921. — № 4.
14. **Сергеев М. А.** Народное хозяйство Камчатского края. — М.—Л., 1936.

15. **Флеров В. С.** Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке (1922—1926 гг.). — Томск, 1964. — С. 65—66.
16. **Журналы** совещания рыбопромышленников Дальнего Востока в г. Владивостоке в ноябре 1911 года. — Хабаровск, 1911. — 64 с.
17. **Материалы** к познанию русского рыболовства. — Т. 5. СПб., 1917.
18. **Восточно-камчатский район** // Материалы к познанию русского рыболовства. — Петроград, 1915. — С. 88.
19. **Отчет Дальзэкономическому Совещанию РСФСР** / Под ред. М. И. Целищева. — Издание Дальзэконом, 1924. — 416 с.
20. **Гапанович И. И.** Камчатка. — Владивосток, 1926. — С. 34.
21. **ГАКО**, ф. 200, оп. 1, д. 3.
22. Там же, ф. 106, оп. 1, д. 481.
23. **Полярная звезда**, 1928. — № 35, 1 мая.
24. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 3.
25. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 167.
26. **ГАКО**, ф. 200, оп. 1, д. 2.
27. **Сгибнев А.** Исторический очерк главнейших событий в Камчатке с 1650 по 1856 гг. // Морской сборник, 1869.
28. **Вестник** рыбопромышленности. — 1887.
29. Там же, 1896.
30. Там же, 1903.
31. **Бянкин В. П.** В дальневосточных морях. — Владивосток, 1981.
32. **Сильницкий А.** Поездка в северные округа Приморской области. Записки Приамурского отдела РГО. — Т. 6. — Вып. 1. — Хабаровск, 1902.
33. **ЦДНИКО**, ф. 45, оп. 1, д. 41.
34. **Батурин А. Д.** Промысел китообразных и ластоногих Дальневосточного края. — Б. м., Б. г.
35. **Карпухина И. В.** Комсомол Камчатки 20-х годов // Краеведческие записки. — Петропавловск-Камчатский, 1970. — Вып. 2.
36. **Полярная звезда**. Комплект за 1926 г.
37. **Песков Н. Н.** Морские зверобойные промыслы. — Архангельск, 1931.
38. **Глуздовский В. Е.** Дальневосточный край. — Хабаровск, 1927.
39. **ГАКО**, ф. 106, оп. 1, д. 484.
40. **Опыт** постройки первой китобойной базы в СССР // Судостроение. — 1973. — № 10.
41. **Флот** рыбной промышленности (справочник типовых судов). — Л.: Гипрорыбфлот, 1960. — 471 с.
42. **Камчатская правда**, 1940. — № 196, 25 августа.
43. Там же, комплект за 1933 г.
44. **Олив А. А.** Двадцатилетие китобойной флотилии «Алеут» // Рыбное хозяйство. — 1952. — № 10.
45. **К новым успехам** китобойного промысла // Рыбное хозяйство. — 1955. — № 7.
46. **ГАКО**, ф. 166, оп. 1, д. 18.