

хода 9 узлов. Пассажировместимость: 6 классных мест. Запасы: уголь — 1 082,5 т, вода — 940 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 26, на стоянке с грузовыми операциями — 8. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 28, на стоянке — 4—8. Расход воды, т/сут: на ходу — 10, на стоянке — 4—5. Девять лебедок грузоподъемностью по 5 т, одна швартовная, восемь стрел по 5 т, две по 3 т, одна — 30 т. Четыре шлюпки. Осадка в полном грузу 6,7, без груза — 2,2 м. Длина 102,96, ширина 14,7 м.

«**Чавыча**». Грузовой пароход, 1923 г., Германия, Любек. Регистрава вместимость: 3 020,64 рег. т брутто, 1 742,2 рег. т нетто. Чистая грузоподъемность 3 500 т, дедвейт 5 600 т. Скорость хода 9 узлов. Запасы: уголь — 1 101 т, вода — 972 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 26, на стоянке с грузовыми операциями — 8, на стоянке без грузовых операций — 4. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 28, на стоянке — 4. Расход воды, т/сут: на ходу — 7, на стоянке — 4—5. Десять лебедок: четыре грузоподъемностью по 5 т, четыре по 3,5 т и две по 3 т. Десять стрел по 3 т и одна тяжеловесная — 20 т. Четыре шлюпки. Главная машина мощностью 1 550 л. с. Осадка в полном грузу 6,71, без груза — 2,38 м. Длина 102,8, ширина 14,6 м. Экипаж 50 чел.

«**Ительмен**». Грузовой пароход. Скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 5 000 т, дедвейт 6 695 т. Пассажировместимость: 47 классных мест. Запасы: уголь 1 386 т, вода — 714 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 38, на стоянке с грузовыми операциями — 10,5, на стоянке без грузовых операций — 8. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 50, на стоянке — 10. Расход воды, т/сут: на ходу — 10, на стоянке — 4—5. Главная машина мощностью 2 250 л. с. Экипаж 55 чел.

«**Орочон**». Грузовой пароход, 1917 г., Япония. Регистрава вместимость: 4 583,75 рег. т брутто, 2 635,8 рег. т нетто. Средняя скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 5 100 т, дедвейт 6 799 т. Пассажировместимость: 70 классных мест, до 1 200 — в твиндеках. Расход угля в сутки, т: на ходу — 38,5, на стоянке с грузовыми операциями — 9,3, на стоянке без грузовых операций — 7. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 52,5, на стоянке — 10. Расход воды, т/сут: на ходу — 12 (с пассажирами до 30 т), на стоянке — 7 (до 25). Три шлюпки. Главная машина мощностью 2 400 л. с. Осадка в полном грузу 6,8, без груза — 3,05 м. Экипаж 55 чел.

«**Кит**». Паровой буксир-спасатель, 1921 г., Германия, Гамбург. Регистрава вместимость 453,49 рег. т брутто, 66,0 рег. т нетто. Скорость хода 8 узлов. Дедвейт 453,5 т. Запасы: уголь 500 т, вода 85 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 20, на стоянке с грузовыми операциями — 5,5, на стоянке без грузовых операций — 3. Расход воды в сутки, т/сут: на ходу — 6, на стоянке — 5. Одна лебедка и одна стрела грузоподъемностью по 2 т. Две шлюпки. Главная машина тройного расширения мощностью 1 045 л. с. Осадка в грузу: корма 4,2, нос — 3,8 м. Экипаж 28 чел.

«**Буревестник**». Паровой рыболовный траулер, 1930 г., Германия, Данциг. Регистрава вместимость: 543,04 рег. т брутто, 172,22 рег. т нетто. Скорость 6 узлов. Чистая грузоподъемность 202 т, дедвейт 544 т. Пассажи-

ровместимость: 4 классных места. Запасы: уголь — 141 т плюс 58 т в туковой яме, вода — 159,9 т. Расход угля в сутки, т/сут: на ходу — 11,5, на стоянке с грузовыми операциями — 3,4, на стоянке без грузовых операций — 2,3. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 16, на стоянке — 5. Расход воды, т: на ходу — 7, на стоянке — 4. Главный трюм объемом 272 м³, резервный — 66 м³. Две шлюпки. Траловая лебедка с тяговым усилием 12 т, две стрелы грузоподъемностью 1 и 1,5 т. Главная машина системы «Ленц» мощностью 600 л. с. Осадка в полном грузу 4,14, без груза — 2,71 м. Длина 49,4, ширина 8,56 м. Экипаж 30 чел.

«Восток». Паровой рыболовный траулер, 1931, Италия, Фиуме. Регистрационная вместимость 510,35 рег. т брутто, 229,23 рег. т нетто. Скорость хода 7 узлов. Чистая грузоподъемность 200 т, дедвейт 550 т. Запасы: уголь — 202 т, вода — 150 т. Расход угля в сутки, т: на ходу — 12,5, на стоянке с грузовыми операциями — 4,5, на стоянке без грузовых операций — 2,5. Расход смазки, кг/сут: на ходу — 10, на стоянке — 2. Расход воды, т/сут: на ходу — 5, на стоянке — 2. Главный трюм объемом 272,68 м³, резервный 54,38 м³. Три шлюпки. Траловая лебедка с тяговым усилием 8 т. Две стрелы. Экипаж 30 чел.

«Дальневосточник». Паровой рыболовный траулер, 1929 г., Германия, Кенигсберг. Регистрационная вместимость: 512,36 рег. т брутто, 212,22 рег. т нетто. Скорость хода 8 узлов. Чистая грузоподъемность 212,22 т, дедвейт 431 т. Пассажировместимость 33 классных места. Запасы: уголь — 236 т, воды 139 т. Расход угля, т/сут: на ходу 7, на стоянке с грузовыми операциями — 4,5, на стоянке без грузовых операций — 2,6. Расход воды: на ходу — 7 т, на стоянке — 3 т, расход смазки, кг/сут: на ходу — 10, на стоянке — 2. Два станковых якоря. Траловая лебедка с тяговым усилием 10 т, пять стрел, из них две грузовых. Осадка в полном грузу 4,56, без груза — 2,89 м. Длина 49,59, ширина 8,54 м. Экипаж 30 чел.

**ДОКУМЕНТЫ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОГО
ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА АКО**

**Приказ по управлению морского транспорта и порта АКО
№ 68 от 5 ноября 1935 г., г. Петропавловск-Камчатский**

В дни празднования 18-ой годовщины Октябрьской Революции 7 и 8 ноября приказываю:

Всем судам, стоящим в порту, как в ковше, так и на рейде, к 8 часам утра 7.XI расцветиться флагами международного свода сигналов. В этот же момент суда дают продолжительные гудки в продолжение пяти минут.

Подъем флагов и начало дачи гудков остальным судам приравнять к парходу «Шатурстрой».

Начальник управления морского транспорта и порта Плехов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 28.

**Бестолковое болтание парохода в море.
Письмо экипажа парохода «Якут»
[Камчатская правда, 22 сентября 1935 г.]**

Приказы Наркомвода и начальника АКО о борьбе с простоями судов всколыхнули экипаж «Якута». В настоящее время наши рейсовые планы выполнены и даже перевыполнены, но план грузоперевозок далек от выполнения. Причины — в безобразной организации рейсов. Остановимся на каждом из них.

В первом рейсе «Якут» простоял по вине отправителей и грузополучателей 437 часов, во втором — четырнадцать суток и десять часов, в третьем — тринадцать с половиной суток, в четвертом — немногим меньше 500 часов, в пятом — 200.

А как загружали пароход на обратном пути! Возвращаясь из второго рейса, «Якут» доставил в Петропавловск всего лишь 148 тонн груза, а в три последующих рейса 3 000-тонное судно загрузили всего 1 700 тоннами вместо девяти тысяч. Нельзя, конечно, сказать, что на местах не было груза. В комбинатах достаточно много прошлогодней рыбопродукции. Но при всем этом судно отправляли порожняком.

Особое внимание заслуживает шестой рейс — в Жупаново. Нас отправили со 164 тоннами груза. Перед уходом нам сказали, что дело не столько в неправильном использовании судна, сколько в чрезвычайной важности отправляемого груза. А в Жупаново от грузополучателей мы услышали: «Лучше и не привозили бы этого груза, некогда с ним возиться, да и не нужен он нам».

Подсчитать только, во сколько обошлась доставка 164 тонн груза, который, кстати, грузили в Петропавловске в течение суток!

Работу судна срывает также безобразное комплектование грузов для основных грузополучателей — рыбокомбинатов. Зачастую от многих грузов комбинаты отказываются (мука, мочальный трос, якоря). Пароход вследствие этого превращается в плавучий магазин с принудительным ассортиментом.

Это, безусловно, отрицательно сказывается на выполнении плана грузо-перевозок, так как часть груза приходится отвозить обратно.

Общее собрание, на котором обсуждались все эти вопросы во время проработки двух важнейших приказов, отметило существеннейшие недостатки, зависящие также и от команды судна: личный состав экипажа не вел достаточной борьбы с простоями, трудовая дисциплина — на низком уровне, наблюдается большая текучесть, замечены случаи кражи груза (пластинки, масло), небрежное отношение к погрузке и выгрузке и т. д.

Общее собрание разработало практические меры по улучшению всей работы на судне и дало наказ судовому комитету. Просим соответствующие организации обратить внимание на безобразное и преступное использование парохода «Якут».

Капитан «Якута» Кириллов
Помощник по политической части Федоров
Председатель судового комитета Саламатов

Приказ по управлению водного транспорта и порта АКО № 9 от 10 июня 1935 г., г. Петропавловск-Камчатский

Во время рейса парохода «Ительмен» из Владивостока до Петропавловска имел место печальный случай гибели двух человек пассажиров (рабочих), которые были извлечены из центральной угольной ямы уже мертвыми. Указанный смертный случай произошел только потому, что администрация парохода «Ительмен» невнимательно, нечутко, даже преступно относилась к своим прямым обязанностям. В момент посадки на борт пассажиров не был закрыт полностью люковыми досками угольный трюм, чем была создана возможность свободного проникновения в центральную угольную яму.

Военный трибунал разобрал это дело и присудил к лишению свободы на три года ревизора парохода «Ительмен» гр. Потребного как основного виновника в гибели двух человек рабочих. Учитывая, что на пароходе основным руководителем всех работ по судну является старший помощник капитана, который в данном конкретном случае не только сам не принял мер к обеспечению безопасности посадки на борт пассажиров, а даже не сделал соответствующей расстановки своих подчиненных для регулирования размещения пассажиров по местам согласно билетов. Пассажиры были вынуждены ходить по судну и искать сами место, где поместиться, в то время как старший помощник должен был больше других заботиться и создавать лучшие условия для пассажиров.

За допущенную халатность к своим прямым обязанностям объявляю строгий выговор старшему помощнику Красусскому В. В. С прибытием парохода «Ительмен» во Владивосток старшего помощника гр. Красусского перевести с парохода «Ительмен» на другое судно и понизить в должности из старшего помощника до второго помощника сроком на один год.

Выполнение приказа возлагаю на владивостокского морского агента тов. Колесниченко В. С. Об исполнении донести мне.

Начальник водного транспорта и порта АКО Плехов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 87.

Приказ по управлению морского транспорта и порта АКО № 81 от 11 декабря 1935 г.

Экипаж парохода «Сима» в рейсе Гамбург — Одесса — Владивосток — Петропавловск-на-Камчатке показал подлинно большевистские темпы в работе и приведении в надлежащий вид судна. При заходе в заграничные порты и в рейсе лучшие моряки-ударники дали лучшие производственные показатели, что обеспечило своевременный приход судна во Владивосток и своевременное вступление его в эксплуатацию по обслуживанию рыбной промышленности Камчатки.

За успешное выполнение рейса, безаварийность при длительном переходе, образцовый порядок в машине на верхней палубе личному составу, оставшемуся на корабле «Сима», объявляю благодарность.

Для команды выделяю виктролу, 50 пластинок и 700 руб. на радиофикацию. Персонально премирую следующих товарищей:

1. Старшего механика т. Баранеева за умелое руководство и работу, обеспечившую бесперебойную работу механизмов при 55-суточном переходе, а также за образцовый порядок и чистоту механизмов премирую 500 руб. и грамотой ударника.

2. Второго механика т. Пуганова за образцовую работу в рейсе и руководство технической учебной машинной команды премирую 350 руб. и грамотой ударника.

3. Ревизора парохода — второго помощника т. Никифорова — за образцовую работу по погрузке и сохранность грузов в рейсе Одесса — Владивосток премирую 300 руб. и грамотой ударника.

4. Третьего помощника капитана Гронтовского за безупречную работу в рейсе по судовождению премирую 300 руб. и грамотой ударника.

5. Четвертого механика т. Мельникова за успешное освоение техники порученного дела и образцовую работу в рейсе в качестве машиниста 1-го класса премирую 250 руб. и грамотой ударника.

6. Машиниста 1-го класса т. Меньшикова за хорошую работу на производстве премирую 200 руб. и грамотой ударника.

7. Машиниста 1-го класса т. Шнек за ударную производственную работу, за примерную дисциплину и умелое руководство по мобилизации масс в рейсе премирую 200 руб. и грамотой ударника.

8. Радиста т. Губина за безупречную работу по связи в рейсе и радиофикацию корабля премирую 200 руб. и грамотой ударника.

9. Кочегара 1-го класса т. Постак, как лучшего ударника, премирую 250 руб. и грамотой ударника.

10. Электрика т. Забело за ударную работу в рейса Одесса — Владивосток кочегаром 1-го класса премирую 200 руб. и грамотой ударника.

11. Бочмана т. Инк за дисциплинированность, четкость в работе и хорошее знание порученного дела премирую 250 руб. и грамотой ударника.

12. Матроса 1-го класса т. Михальченко, как лучшего ударника судна, премирую 200 руб. и грамотой ударника.

13. Матроса т. Рожкова за хорошую производственную работу в заграничном рейсе премирую 200 руб. и грамотой ударника.

14. Кочегара т. Левковича за ударную работу на производстве и примерную дисциплину премирую 200 руб. и грамотой ударника.

15. Доктора т. Михина за образцовое исполнение служебных обязанностей в рейсе и в портах за границей премирую 250 руб. и грамотой ударника.

16. Уборщицу т. Горячову за отличное исполнение обязанностей в рейсе Гамбург — Петропавловск-на-Камчатке премирую 200 руб. и грамотой.

Отмечая ударников парохода, выражаю твердую уверенность, что экипаж парохода «Сима» и в дальнейшей своей работе покажет наилучшие стахановские методы в работе судна и превращения морского транспорта в одно из передовых предприятий АКО.

Врид. начальника порта и транспорта АКО Веселкин
Начальник политотдела порта и транспорта АКО Ершов

ГАКО, ф. 140, оп. 1, д. 23, л. 14—15.

Донесение по пароходу «Сима» помполита А. Л. Евграфова о рейсе Владивосток — восточное побережье Камчатки

Из Владивостока вышли 23 июня с заходом в Находку для бункеровки углем. Ввиду того, что в Находке... принимал уголь пароход Морфлота «Ковда», бункеровка задержалась. Порт мог грузить нас 700 тонн в сутки, бункеровались четверо суток и только 28 апреля в четыре часа снялись в Петропавловск. 29 июня проработали проект конституции СССР, в целом одобряем, отдельные положения решили разобрать на групповых занятиях. 1 июля [прочитана] лекция о природных условиях Камчатки, для этого был привлечен один из научных сотрудников экспедиции.

2 июля в 19:30 произошла авария парохода, которая случилась при сильном тумане, где берег был замечен только за 40—50 м, и при работе машины на полный задний ход остановиться не удалось. Во время хода в тумане подавали гудки, было эхо, но предполагали, что навстречу идет пароход, и задний ход был дан только в тот момент, когда уже видели в тумане берег. Прежде установить точное местонахождение парохода не представлялось возможным из-за тумана, а по нашему курсу, судя по лагу, мы находились в районе Четвертого Курильского пролива, а не в Пятом проливе и, после изменения курса на выход в океан, мы оказались в Пятом проливе и шли на о. Онекотан, как после это выяснилось. В тот же вечер пытались сняться сами, не удалось, хотя сразу же после отработки машиной «полный назад», в момент посадки, были заведены два якоря с кормы. Попытки сняться были ежедневно с приливом воды, когда были одни, и в момент, когда был [подошедший] «Орочон». При отгрузке тяжеловесных грузов с парохода на «Орочон», выгрузили смолы 80 т, угля до 50 т, покатов 21 т, и 600 ящ. с банками. В 19:20 пароход всплыл сам.

Растерянности среди экипажа не было, работали почти круглые сутки на завозе якоря с кормы, станковых якорей с носа, а с приходом «Орочона» завозили буксиры, которые в силу ветхости быстро рвались, и также завозили леера, по каковым переводили кунгасы с грузами до «Орочона». Пассажиры были мобилизованы на разгрузку, отдельные были растеряны от того, что они попадут в Японию и могут погибнуть от шторма. Разъяснили, закрепили за трюмами членов партии, едущих на Камчатку.

В момент нахождения парохода на камнях среди экипажа были два дезорганизующих случая: 1) матрос первого класса Рожков. Когда помощник стал будить его для завоза второго леера на «Орочон», он начал возражать, что его мучают, не дают отдыха... В тот же день был уволен (был при перегоне судна Гамбург — Владивосток, только что приехал с отпуска); 2) кочегар второго класса Ясинский, принятый на работу перед рейсом, был назначен к лебедке для выгрузки угля на «Орочон», явился в пьяном виде и при снятии его с работы заявил, что нужно снять с работы не его, а капитана и других лиц командного состава, и продолжал эти разговоры среди пассажиров. Уволен седьмого числа. Водка продавалась одним из пассажиров, но несмотря на ряд обысков, выявить виновного не удалось.

28—29 июня с пассажирами был проработан проект конституции, одобрен, задано 153 вопроса и 17 человек выступили. 30 июня — лекция о Камчатке, охвачено около 300 чел. Цель — 90% рабочих едут на Камчатку в первый раз. На 3 июля было намечено провести лекцию о рыбной промышленности Камчатки...

12 июля 1936 г.

**Состав экспедиции на остров Врангеля летом 1932 г.
(по отправлении из Владивостока)
[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37, л. 47]**

Ф. И. О.	Семейное положение	Должность
1. Астапчик Ф. Я.	С женой	Начальник острова
2. Абрамов П. Д.	С женой	Зам. начальника
3. Яхонтов И. А.		Зав. факторией
4. Яхонтова В. Г.		Зав. школой
5. Данчак А. А.		Зав. метеостанцией
6. Ушарук М. Ф.		Наблюдатель
7. Пронников Г. Я.	С женой	Колонист
8. Завиша-Давленко Ф. В.	Холост	Зав. рацией
9. Эрман Г. Я.	С женой и ребенком	Радист
10. Лекша С. П.	С женой и двумя детьми	Радист
11. Масулов К. Д.	С женой	Моторист
12. Воронин Я. М.	С женой и ребенком	Моторист
13. Шеян С.	Холост	Врач
14. Шрейберг Г. Я.	С женой	Колонист
15. Мельников А. В.	С женой и ребенком	Колонист, секретарь партячейки ВКП(б)
16. Ким Г. К.	С женой и ребенком	Колонист
17. Зеленовский К. Я.	С женой и ребенком	Колонист
18. Бодляев Г. А.	С женой и ребенком	Колонист
19. Заседателев И. В.	С женой	Колонист
20. Борисов Ф. Г.	Холост	Колонист
21. Шуржиев А. Б.	С женой	Колонист
22. Асташкин Н. Е.	Холост	Колонист
23. Кузнецов И. К.	С женой	Колонист
24. Прудников Я. Я.	С женой	Колонист
25. Горбунова С. С.	Одиночка	Фельдшер
26. Божда С. С.	Одиночка	Счетовод
27. Савенко Н. П.	Бывший нач. острова.	Остался в Петро- павловске в АКО.

**Экипаж парохода «Совет» во время полярного рейса
на о. Врангеля в 1932 г.
[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 37, л. 45]**

1. Дублицкий К. А. — капитан.
2. Финякин Н. А. — старший помощник капитана.
3. Федоров П. И. — первый помощник капитана.

4. Зеленский М. П. — второй помощник капитана.
5. Тан... З. В. — третий помощник капитана.
6. Вардачев В. И. — четвертый помощник капитана.
7. Косицин Н. Е. — пятый помощник капитана.
8. Семенюк И. С. — старший механик.
9. Матвеев Ф. Г. — второй механик.
10. Косорук А. И. — третий механик.
11. Тютюлин Ф. Е. — четвертый механик.
12. Шатров С. М. — доктор.
13. Черных А. И. — радист.
14. Моисеев А. Н. — боцман.
15. Аликас П. С. — плотник.
16. Шерстовитов Е. В. — матрос 1-го класса.
17. Ченский Г. А. — матрос 1-го класса.
18. Румянцев В. В. — матрос 1-го класса.
19. Шибанов А. А. — матрос 1-го класса.
20. Бридарев С. Г. — матрос 1-го класса.
21. Леонардов М. М. — матрос 1-го класса.
22. Пирожков В. В. — матрос 1-го класса.
23. Пастухов В. И. — электрик.
24. Серков А. А. — машинист 1-го класса.
25. Капустин С. А. — машинист 1-го класса.
26. Приленко И. Ф. — машинист 1-го класса.
27. Малык А. Н. — машинист 1-го класса.
28. Гончарук Н. А. — кочегар 1-го класса.
29. Головченко Л. Г. — кочегар 1-го класса.
30. Блинов В. Л. — кочегар 1-го класса.
31. Проскуряков И. Ф. — кочегар 1-го класса.
32. Тарененко Н. А. — кочегар 1-го класса.
33. Гришаев Г. П. — кочегар 1-го класса.
34. Постников А. Д. — кочегар 1-го класса.
35. Бойко А. И. — кочегар 1-го класса.
36. Рыжиков Ф. Ф. — кочегар 1-го класса.
37. Фалькевич М. К. — дневальный.
38. Аксеток А. В. — повар.
39. Корчинский В. К. — кок.
40. Бордов С. А. — кухонный уборщик.
41. Бельшев Г. Л. — пекарь.
42. Авдеев Г. П. — старший буфетчик.
43. Сирож П. Ю. — буфетчик.
44. Бодырев В. П. — уборщик.
45. Чукин А. Г. — уборщик.
46. Алексеев Н. Н. — гидролог (научный сотрудник Геофизического института АН СССР).
47. Новоселов Н. Г. — метеонаблюдатель (научный сотрудник Геофизического института АН СССР).

Расписание движения шхуны «Чукотка» по западно-камчатскому и охотскому побережьям в 1929 г.

[ГАКО, ф. 106, оп. 1, д. 1, л. 28]

Пункты захода	Миль плавания	Дата прихода	Стоянка, сут.	Дата отхода	Погрузка, т	Выгрузка, т
<i>Первый рейс</i>						
Владивосток				15 мая	360	—
Хакодате	440	18 мая	2	20 мая	10	—
Петропавловск	1 070	27 мая	7	3 июня	10	—
Тигиль	666	8 июня	3	11 июня	—	80
Хайрюзово	90	12 июня	5	17 июня	—	60
Сопочная	50	18 июня	2	20 июня	—	8
Ича	30	21 июня	3	24 июня	—	50
Соболево	90	25 июня	4	29 июня	—	60
Немтик	60	30 июня	2	1 июля	—	15
Большерецк	55	2 июля	4	6 июля	—	82
Озерная	73	7 июля	2	9 июля	—	25
Петропавловск	218	11 июля	7			
Итого:	2 842		41		380	380
<i>Второй рейс</i>						
Петропавловск				18 июля	385	—
Тигиль	666	11 июля	3	25 июля	—	80
Воямполка	35	26 июля	2	28 июля	—	25
Палана	35	29 июля	4	2 августа	—	60
Лесная	40	3 августа	2	5 августа	—	25
Каменское	240	7 августа	7	14 августа	—	75
Гижига	240	16 августа	5	21 августа	—	80
Наяхан	55	22 августа	2	24 августа	—	40
Петропавловск	720	29 августа	7			
Итого:	2 031		32		385	385
<i>Третий рейс</i>						
Петропавловск				6 сентября	377	—
о. Медный	440	9 сентября	2	11 сентября	—	—
о. Беринга	100	12 сентября	2	14 сентября	3	—
о. Ольский	1 170	22 сентября	2	24 сентября	—	10
Ола	40	25 сентября	4	29 сентября	—	80
о. Ольский	40	25 сентября	4	1 октября	—	—
б. Нагаева	35	2 октября	2	4 октября	—	30
Охотск	285	6 октября	8	14 октября	—	240
о. Шантар	340	17 октября	3	20 октября	—	20
Владивосток	1 285	29 октября				
Итого:	3 735		27		380	380
Всего: 28	8 608		73		1 145	1 145

**Количество рыбо- и крабokonсервных заводов на Камчатке
в 1910—1926 гг. и объем произведенной ими продукции**

Год	Западная Камчатка		Восточная Камчатка		Всего	
	кол-во	продукция	кол-во	продукция	кол-во	продукция
1910	1 рус.	5 300 ящ.	1 рус. 1 яп.	4 000 ящ. 700 ящ.	3	10 000 ящ. (общая)
1911	1 рус. 2 яп.	7 637 ящ. 670 ящ.	1 рус. 1 яп.	18 000 ящ. —	4	25 637 ящ. (русская) , 3 532 ящ. (японская) ⁴
1912	1 рус. 2 яп.	— —	1 рус. 2 яп.	— —	6	49 537 ящ. (общая), 14 101 ящ. (японская) ⁴
1913	2 рус. 9 яп.	— 64 700 ящ. ¹ 45 394 ящ. (общая) ²	2 рус. 2 яп.	53 630 ящ. ² 61 000 ящ. ³ 15 191 ящ. ¹	15	— 71 210 ящ. (японская) ⁴
1914	3 рус. — яп.	— —	2 рус. — яп.	71 599 ящ. ³ —	5 рус. — яп.	— 53 566 ящ. (японская) ⁴
1915	3 рус. — яп.	171 303 пуда (общая)	2 рус. — яп.	103 806 ящ. ³	5 рус. — яп.	— 115 064 ящ. (японская) ⁴
1916	— —	155 264 пуда брутто (общая)	— —	— —	— —	247 329 ящ. (русская), 211 720 ящ. (японская) ⁴
1917	— —	— —	— —	— —	— —	293 232 ящ. (русская), 510 000 ящ. (общая)
1918	— —	— —	— —	— —	18 ⁴ —	382 481 ящ. (японская) ⁴
1919	2 рус. — яп.	70 157 ящ. 53 493 ящ.	1 рус. 2 яп.	306 900 ящ. —	18 ⁴ —	661 183 ящ. (японская) ⁴
1920	2 рус. — яп.	103 204 пуда —	1 рус. 4 яп.	103 024 пуда 360 002 пуда	24 ⁴ —	534 490 ящ. (японская) ⁴
1921	2 рус. 12 яп.	32 350 пудов —	1 рус. 4 яп.	— —	19 —	703 391 ящ. (японская) ⁴
1922	2 рус. 12 яп.	27 470 ящ. 29 485 ящ. ⁵	2 рус. 4 яп.	— —	20 —	— 718 140 ящ. (японская) ⁴

Продолжение приложения 6.1

Год	Западная Камчатка		Восточная Камчатка		Всего	
	кол-во	продукция	кол-во	продукция	кол-во	продукция
1923	2 рус. 10 яп.	62 044 ящ. 333 948 ящ. ⁵	3 яп. –	232 943 ящ. (336 117 пуд.)	15	62 044 ящ. (русская) 566 891 ящ. (японская) ⁵
1924	1 рус. 11 яп.	24 000 ящ. ⁵ 459 247 ящ.	4 яп. –	166 197 ящ.	16	24 000 ящ. (русская) ⁵ 535 556 ящ. (японская)
1925	2 рус. 12 яп.	7 141 ящ. 317 248 ящ.	3 яп. –	278 022 ящ.	17	7 141 ящ. (русская) 645 880 ящ. (японская) ⁵ 739 132 (японская) ⁴
1926	2 рус. 13 яп.	– –	3 яп. –	389 611 ящ.	18	– 1 224 725 ящ. (японская) ⁴

¹ По данным русского вице-консульства в Хакодате.

² Данные промыслового надзора за 1913 г.

³ Сведения 1923 г.

⁴ Данные А. Т. Мандрика.

⁵ Ориентировочные данные промыслового надзора.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3
Использованные сокращения	5
Глава 1. Паровое судоходство на Камчатке в конце XIX— первой трети XX вв.	
1.1. Организация регулярной паровой связи полуострова с материком	6
1.2. Судоходство и рыбная промышленность	35
1.3. Самые тяжелые годы (1918—1924 гг.)	57
1.4. Восстановление регулярного судоходства и его развитие в 1920—1930-х гг.	117
Глава 2. Несколько проектов устройства камчатского каботажного	
2.1. Первые попытки заведения местного прибрежного «судомореходства»	142
2.2. Частные судовладельцы в камчатских водах	158
2.3. Попытки организации государственного каботажного судоходства	170
2.4. Каботажное плавание и государственная рыбная промышленность	185
2.5. Организация Камчатско-Чукотского государственного морского пароходства	197
Глава 3. Морской транспортный флот Акционерного Камчатского общества в 1928—1936 гг.	
3.1. Период становления (1928—1933 гг.)	219
3.2. Расширение масштабов деятельности флота АКО (1934—1936 гг.)	261
3.3. Руководство морским флотом АКО	306
Глава 4. Ледовый поход парохода «Совет»	
4.1. Подготовка экспедиции на остров Врангеля в 1932 г.	325
4.2. Плавание к острову и его результаты	339
Глава 5. Начало рыбацкого флота Камчатки	
5.1. Первые транспортные суда АКО	357
5.2. Первый рейс краболова «Камчатка»	367
5.3. Первая советская китобойная флотилия	391
Глава 6. Развитие камчатского рыбоконсервного производства	
6.1. Первые рыбоконсервные фабрики	406
6.2. Начало рыбоконсервного производства на Камчатке	411
6.3. Японские промышленники в камчатских водах	430
6.4. Фирма «Демби и К°» в 1917—1923 гг.	436
6.5. Камчатская рыбоконсервная промышленность в первой половине 1920-х гг.	444
6.6. Усть-Камчатский рыбопромысловый район и государственные РКЗ	458
6.7. Усть-Камчатский завод торгового дома «Бр. Люри»	491
6.8. Расширение сети консервных заводов АКО	498
6.9. Рабочая сила и технический персонал РКЗ	512
Приложения	537