

Российский китобойный промысел

В водах русского Дальнего Востока китобойный промысел на гладких и серых китов зародился еще в древность у населения Чукотки и Камчатки по, некоторым исследованиям даже ранее, чем в водах Бискайского залива. Российско-американская компания, основанная в 1789 году, помимо промысла на бобра и котика, занималась и добычей китов. За одного убитого кита компания платила местному населению 25 руб., в то время как стоимость продукции от убитого кита составляла порядка 15-20 тыс. рублей. Но постепенно руководство Компании промысел китов свело к нулю, сконцентрировав все внимание на промысле бобров и котиков. Этим сразу же воспользовались американцы, которые начали вести массовый промысел китов в водах русского Дальнего Востока. Летом 1848 года американский капитан Ройс на судне Супериор, успешно проведя промысел китов в Охотском море, вызвал китовую лихорадку. Русский морской офицер Збышевский, служивший на корвете, крейсеровавшим в Охотском море, указывает, что Америка-ские китобойи за 14 лет, с 1847 по 1861 гг., получили продукции из добытых в русских водах китов на сумму 800 млн. долларов. Цена жира в то время была 30-40 долларов за баррель и 70 центов за фунт китового уса. В Охотском море ежегодно вело промысел не менее ста иностранных судов, каждое из которых получало за сезон не менее 1 тыс. баррелей жира и не менее 9600 фунтов китового уса. Основным рынком сбыта китовой продукции был порт Гонолулу. Первое отечественное китобойное судно Суоми принадлежащее российско-американской компании, в сезон 1852-53 гг. выработало 1908 баррелей жира и 43,8 тыс. фунтов китового уса, получив чистой прибыли 13,6 тыс. рублей плюс корабль со всем снаряжением. Российский подданный, финн по национальности, капитан Фридольф Гек сыскал на Дальнем Востоке славу умелого капитана и удачливого китобоя. В 1869 году он успешно промыслял китов в Японском и Охотских морях. В 70-е годы 19 века русский моряк, также финн по национальности, Линдгольм организовал в устье р. Тугур, впадающей в Охотское море, китовую факторию. В течение 20 лет Линдгольм вел успешный промысел. Ему на смену пришел другой соотечественник - лейтенант Дадымов, пожертвовавший успешную карьеру морского офицера ради китобойного промысла. С капиталом в 130 тыс. рублей Дадымов начал промысел китов. Уже в первый промысловый 1889 год Дадымов на китобойном судна Г.Невельский добыл 23 кита, из которых получил 12 тыс. баррелей жира и 5 тонн китового уса, а прибыль составила свыше 20 тыс. рублей. В 1890 году Дадымов добыл уже 50 китов, но на пути в Японию он погиб вместе со своим судном при таинственных обстоятельствах. Попытки шкипера Гека отыскать следы гибели Дадымова оказались тщетными. В 1894 году в б. Гаидамак была образована Тихоокеанская китобойная компания Г.Г.Кайзерлинга, также бывшего морского офицера, имевшая два китобойных судна и базу Михаил. За 10 лет компания добыла порядка 1 тыс. голов китов (по 100 голов ежегодно) и имело чистый доход за это время 220 тыс. рублей, но в русско-японскую войну 1904 года суда были захвачены японцами, и компания была ликвидирована. До 1929 года отечественного китобойного промысла не было. В 1929 году Акционерное Камчатское общество (АКО) закупило в США транспортное судно Глен Ридж и направило его в Норвегию на переоборудование. Однако норвежцы, не желая иметь конкурентов, запросили баснословную цену за переоборудование, и от контракта пришлось отказаться. Судно, переименованное в Алеут, пришло в Ленинград, где в течение двух лет было переоборудовано в китобазу и летом 1932 года Алеут с тремя китобойными судами: Авангард, Трудфронт и Энтузиаст, закупленными в Норвегии, вышел на Дальний Восток. Добыв по пути 22 кита Алеут в феврале 1933 года прибыл во Владивосток. С этого времени и по 1967 год к/ф Алеут работала в водах северной части Тихого океана. На этой флотилии выросла целая плеяда прославленных китобоев: это капитан-директоры: А.И. Дудник, А.Д. Поляков, И.Т. Люлько, В.М. Олейников, гарпунеры: И.Г. Коновалов, А.Н.Пургин, Ф.Д. Прокопенко и многие другие, которые стали костяком экипажей последующих, вступивших в строй, китобойных флотилий. Большинство из вышеназванных китобоев впоследствии стали Героями Социалистического Труда. Вторая Дальневосточная китобойная флотилия была организована в 1947 году. В ее состав вошло 15 китобойных судов, переоборудованных из военных тральщиков и 3 береговых китокомбината: Подгорный на о. Парамушир, Скалистый на о.Симушир и Касатка на о. Итуруп. Китобойные суда добывали китов вдоль Курильской Гряды и доставляли их для переработки на береговые базы. Флотилия не имела возможности маневрировать и ограничивала свою деятельность радиусом действия китобойных судов. Флотилия просуществовала до 1964 года, затем китокомбинаты были закрыты, а китобойные суда списаны. На этой флотилии выросла также целая плеяда опытных китобоев, направленных впоследствии на новые флотилии. Это Г.В. Вайнер, Н.Н. Мартынов, женщина-капитан китобойного судна Орлик А.И., Борисов Ю.И. и многие другие.

Китобойная флотилия Алеут (1933 г.).

В 1928 г. советское правительство решило начать отечественный китобойный промысел силами АКО. Для этой цели следовало приобрести за границей большой пароход и переоборудовать его по чертежам норвежских фирм в плавучую китобойную базу, или, как ее тогда называли, — в китоматку. В начале 1930 г. для приемки купленного в США парохода Глен Ридж АКО направило в Балтимору капитана А. И. Дудника. В марте 1930 г. его перегнали в Норвегию, в порт Осло. Разместить здесь заказ на переоборудование не удалось, поэтому в начале апреля 1930 г. судно, получившее название Алеут, пришло из Норвегии в Ленинград, где встало для переоборудования на Канонерский судостроительный завод. Работы по созданию первой советской китобойной базы завершились летом 1932 г., и 28 июня 1932 г. она оправилась в плавание на Дальний Восток под командованием капитана Л. И. Бурхарда. В Кильском канале к Алеуту присоединились три судна-китобойца, построенных в Норвегии. Двух первых китов флотилия добыла 25 октября 1932 г. 27 февраля 1933 г. она прибыла во Владивосток. Здесь Л. И. Бурхард сдал дела А. И. Дуднику. Флотилия недолго входила в состав АКО: вскоре ее передали Дальморзверьпрому. Но связи с Камчаткой она не порывала: районы боя китов располагались вдоль берегов полуострова, Алеут часто гостил в Петропавловске, суда АКОфлота снабжали его углем и водой. А в январе 1940 г. Петропавловский горисполком даже выделил флотилии на берегу одной из бухт территорию под подсобное хозяйство. В 1956—1958 гг. в течение зимнего межсезонного периода владивостокский Дальзавод модернизировал судно, после чего оно и его первые китобойцы работали еще десять лет, а затем были списаны.