

6. Орлова Т. Ю., Коновалова Г. В., Ошурков В. В. «Красный прилив», вызванный «цветением» инфузо-рий *Mesodinium rubrum* в Авачинской губе (Камчатка) // Биология моря. 1985. № 6. С. 54–61.

7. Ошурков В. В. Сукцессии и динамика эпибентосных сообществ верхней сублиторали бореальных вод. Владивосток : Дальнаука, 2000. 206 с.

8. Селиванова О. Н., Жигадлова Г. Г. Морские водоросли-макрофиты прибрежных вод острова Старичков // Биота острова Старичков и прилегающей к нему акватории Авачинского залива / Тр. КФ ТИГ ДВО РАН. Петропавловск-Камчатский : Камчатпресс, 2009. Вып. VIII. С. 25–57.

9. Токранов А. М., Шейко Б. А. К познанию ихтиофауны прибрежных вод острова Старичков // Там же. С. 250–262.

10. Санамян К. Э., Санамян Н. П., Писарева Н. А. Новые виды морских организмов, описанные из района острова Старичков (Восточная Камчатка) за последнее десятилетие // Сохранение биоразнообразия Камчатки и прилегающих морей : Докл. XIV межд. науч. конф., посвящ. 100-летию со дня рожд. известн. ДВ учёного, д. б. н., профессора В. Я. Леванидова. Петропавловск-Камчатский : Камчатпресс, 2014. С. 106–112.

11. Мартынов А. В., Коршунова Т. А., Санамян Н. П., Санамян К. Э. Революционная находка: обнаружение переходного звена в эволюции голожаберных моллюсков у берегов Камчатки // Сохранение биоразнообразия Камчатки и прилегающих морей : мат. X межд. науч. конф., посвящ. 300-летию со дня рождения Г. В. Стеллера (Петропавловск-Камчатский, 17–18 ноября 2009 г.). Петропавловск-Камчатский : Камчатпресс, 2009. С. 175–183.

Н. В. Толкачёва **РОССИЙСКИЙ ФЛОТ В ИСТОРИИ КАМЧАТКИ**

Почти 300 лет история Российского флота связана с историей Камчатки.

Камчатка была открыта землепроходцами, но и они ходили по морям и рекам: Михаил Стадухин – на шитиках по Охотскому морю, Владимир Атласов – по реке Камчатке.

Колонизация Камчатки русскими людьми потребовала наладить более надежную связь между материком и полуостровом. Указ Петра I 1713 г. об отыскании морского пути на Камчатку выполнила в 1716 г. экспедиция под руководством К. Соколова и Н. Трески на лодье «Восток» – первом русском военном корабле на Тихом океане.

Под влиянием Петра I активизируется географическое изучение российских земель, в частности, Камчатки и вод, ее омывающих.

Одна из первых, к сожалению, неудачных экспедиций – Большой Камчатский наряд (прототип обеих экспедиций В. Беринга) должна была изучить Камчатку и Чукотку, острова и омывающие их моря. Ее опыт пригодился в дальнейшем.

Дальнейшие исследования велись экспедициями, которыми руководили офицеры военноморского флота на военных кораблях. Среди них – первая научная экспедиция геодезистов И. М. Евреинова и Ф. Ф. Лужина 1718–1721 гг., I и II Камчатские экспедиции под руководством В. Беринга.

К 1728 г. по Тихому океану ходили лодья «Восток», бот «Фортуна», бот «Святой Гавриил». В Охотске в 1729 г. были построены боты «Лев» и «Восточный Гавриил» и еще одна лодья. Эти корабли, еще не оформленные организационно в соединение флота, активно участвовали как в присоединении новых территорий и военных операциях, так и научно-исследовательских плаваниях, а также регулярно совершали транспортные рейсы. 21 мая 1731 г. был издан указ императрицы Анны Иоанновны об учреждении Охотской военной флотилии с базой в Охотске.

Дополнительный толчок к развитию военного русского флота на Тихом океане был получен в связи с организацией и деятельностью II Камчатской экспедиции.

Для нее в июне 1740 г. в Охотске были спущены на воду два 14-пушечных однопалубных пакетбота (брига) «Святой апостол Петр» и «Святой апостол Павел», а на берегу Авачинской губы была построена база – нынешний Петропавловск-Камчатский. II Камчатская экспедиция исследовала северо-запад Америки, проложила морской путь к ней и к Японии. Она открыла возможности российскому торговому капиталу для освоения нового поля деятельности – на тихоокеанских и Курильских островах.

В результате работ экспедиций 1720–1740 гг. XVIII в. возросла роль Камчатки в их организации, оживилась деятельность портов – Большерецка, Нижнекамчатска, Петропавловска. Были

открыты Берингов пролив, Америка, Алеутские острова, составлены карты, изучены территории и описаны народы, проживавшие на Северо-Востоке Евразии, в Америке и на прилежащих к ней островах. Однако работа экспедиции сказывалась на положении аборигенов, что привело к крупному восстанию ительменов в 1731 г.

История флота и Камчатки непосредственно связаны с историей открытия, присоединения и освоения Русской Америки. Один из отрядов экспедиции А. Шестакова – Д. Павлуцкого, который базировался в Нижнекамчатске, под руководством И. Федорова и М. Гвоздева на боте «Святой Гавриил» 21 августа 1732 г. в районе м. Принца Уэльского открыл Америку (Аляску) со стороны Азии (Сибири). После экспедиций В. Беринга с Камчатки к берегам Америки шли суда промышленников (по подсчетам Р. В. Макаровой, до конца XVIII в. состоялось 101 плавание (1, с. 113), а затем и правительственные экспедиции, которые базировались на Камчатке – П. Креницына – М. Левашова, И. Биллингса – Г. Сарычева, способствовавшие закреплению за Российским государством открытых земель.

В первой половине XIX в. начался новый период в истории Камчатки – связанный с кругосветными путешествиями, которые оказали значительное влияние на развитие Камчатки и Петропавловска и обогатили их историю.

Благодаря Г. И. Лангсдорфу и морским офицерам императором Александром I было принято решение о проведении реформы управления Камчаткой. Петропавловская гавань стала ее административным центром. В XIX в. Камчаткой руководят преимущественно морские офицеры. Реформу управления Камчаткой реализовал П. И. Рикорд. Основными направлениями его деятельности стали – борьба с нищетой, голодом (развитие огородничества и животноводства), болезнями (строительство больниц, приглашение на полуостров врачей), просвещение местных жителей (открытие школ, ремесленного и духовного училищ). Последующие начальники Камчатки продолжали преобразования, начатые П. И. Рикордом.

Изменение статуса города, доставка товаров не сушей, через Сибирь, а морем положительно повлияли как на его развитие, так и на положение населения полуострова.

2 декабря 1849 г. Петропавловск стал административным центром вновь образованной Камчатской области на правах губернии, а порт – главным портом России на Тихом океане и главной базой Охотской флотилии. Первый военный губернатор Камчатки В. С. Завойко значительно укрепил Петропавловский порт, построил пристань, а также принимал меры для защиты лежбищ морского зверя.

После того как в ходе Крымской (Восточной) войны англо-французская эскадра потерпела поражение в боях за Петропавловск 20 и 24 августа 1854 г. и, понеся большие людские потери, 27 августа 1854 г. была вынуждена уйти восвояси, слово «Петропавловск» стало символом мужества и героизма. В боях за Петропавловск вместе с гарнизоном (обороной Камчатки руководил В. С. Завойко) участвовали фрегат «Аврора» (капитан – И. Н. Изыльметьев) и транспорт (бригантина) «Двина» (капитан – капитан-лейтенант М. В. Васильев).

В 1855 г. по решению правительства из Петропавловска были эвакуированы гарнизон и военное управление.

В 1856 г. Охотская военная флотилия стала именоваться Сибирской, главной ее базой в 1855 г. стал Николаевск-на-Амуре, а с 1871 г. – Владивосток. Для ее укрепления в 1857 и 1858 гг. на Тихий океан были посланы 2 эскадры.

После эвакуации Петропавловска наступили годы упадка для всей Камчатки. Суда американцев и японцев открыто и активно вели браконьерский промысел в российских водах. Крейсера, которые посылались для защиты российских рыбных и морских богатств, высылались из Кронштадта нерегулярно, и были их единицы, а с конца 1890-х правительством России было принято решение прекратить крейсерство как «не достигающее цели» (2, с. 28).

До продажи колоний РАК США Камчатку снабжала Российско-Американская компания. А с 1867 г. – русские и иностранные предприниматели. Начало пароходному сообщению между Владивостоком, Камчаткой и побережьем Охотского моря было положено купцом А. Ф. Филиппеусом в 1875 г. На Камчатку в 1880-е гг. приходили, кроме судна А. Ф. Филиппеуса, пароходы, принадлежавшие частным предпринимателям. Более регулярная связь по морю с Владивостоком была налажена с 1886 г. Обществом Добровольного флота, которое имело государственную поддержку, однако в Петропавловск грузопассажирское судно прибывало только раз в год, т. к. необходимости в более частых заходах не было. С 1909 г. рейсы из Владивостока на Камчатку стали проводиться регулярно.

Потребности рыбной промышленности к концу XIX в. требовали регулярных перевозок с Камчатки, развития грузового, пассажирского, рефрижераторного флота.

Что касается военного флота на Тихом океане, то к 1914 г. в состав Сибирской флотилии входили крейсера «Аскольд» и «Жемчуг», канонерская лодка «Манджур», 8 эскадренных миноносцев, 17 миноносцев и 13 подводных лодок.

Величайшая трагедия России – гражданская война. На Камчатке трижды устанавливалась Советская власть. Основные события происходили, в основном, в Петропавловске и его окрестностях. Власть «белых» также менялась – Временное правительство, Сибирское правительство, диктатура А. В. Колчака, братьев С. Д. и Н. Д. Меркуловых, Дитерихса. Власть – и «красную», и «белую» – на Камчатку часто привозили на судах с материка.

С гражданской войной и интервенцией начался самый тяжелый период для камчатской рыбной промышленности, рыбопромыслового флота, их роль в силу развала транспорта и финансов почти сходит на нет.

В эти годы Япония объявила так называемое «свободное рыболовство» и расхищала рыбные богатства Камчатского бассейна. В 1922 г. более 90 % добычи рыбы на Камчатке находилось в руках японских рыбопромышленников.

В Авачинскую губу заходили японские военные корабли: 25 июня 1920 г. – крейсера «Нии-така» и «Кошу», 26 мая 1921 г. – крейсер «Канто». Они не только защищали коммерческие интересы японских рыбопромышленников, но и вмешивались в политические события в регионе.

21 декабря 1922 г. на крейсере «Командарм Уборевич» в Петропавловск прибыл экспедиционный отряд 5-й армии, занявшей Владивосток, называвшийся «войска Охотско-Камчатского края» под командой М. П. Вольского (Мышкина). Он уничтожил в Наяхане 13 апреля 1923 г. остатки Северного экспедиционного отряда, действовавшего с 1921 г., которым командовал есаул В. И. Бочкарев. Гражданская война на Северо-Востоке закончилась.

В июле 1918 г. Сибирская флотилия была захвачена интервентами. Часть кораблей была уведена за границу, другие пришли в негодность, т. е. практически был потерян весь корабельный состав. После гражданской войны пришлось военный флот восстанавливать с нуля. В 1922 г. были созданы Морские силы Дальнего Востока. 11 января 1935 г. они были переименованы в Тихоокеанский флот, который строил весь Советский Союз.

Что касается промыслового флота, то в 1924 г. было организовано государственно-кооперативное Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество (ОКАРО), начавшее эксплуатацию рыбных богатств, исключительно лососей.

В целях скорейшего освоения дальневосточных окраин Советское правительство 1 июня 1927 г. принимает решение о создании Акционерного Камчатского общества (АКО), его деятельность была ограничена только Камчаткой. АКО в первую очередь развернуло государственную рыбную промышленность, ее становление шло в двух направлениях – береговой промысел и промысел в открытом море.

На Камчатке АКО строит всю инфраструктуру рыбной отрасли, приобретает транспортный флот. В 1936 г. была создана База активного опытного лова (в 1938 г. ее переименовали в Управление активного морского рыболовства АКО – Морлов), ее суда – «Авача» и «Виллой» – впервые начали проводить активный морской лов, к 1941 г. Морлов насчитывал 16 судов.

Одновременно с развитием государственной рыбной промышленности на Камчатке стали создаваться рыболовецкие колхозы.

За годы Второй мировой и Великой Отечественной войн рыбаки и рыбообработчики Камчатки дали стране 7 890 тыс. ц рыбы – почти столько же, сколько за две вместе взятые предшествующие пятилетки, выпустили 3 189,6 тыс. ц пищевой продукции и 2 499,4 тыс. ящиков консервов, перешли на круглогодичный лов рыбы.

На Северный театр боевых действий по распоряжению Государственного комитета обороны перебрасывались подводные лодки, в том числе – с Камчатки.

Через незамерзающую Авачинскую губу и ее порты шел поток грузов по ленд-лизу. Петропавловск переработал более 2 млн т грузов ленд-лиза и стал не только перевалочным пунктом, но и базой снабжения для пароходов, выполнявших рейсы по маршрутам Владивосток – Петропавловск-Камчатский – и далее – порты США и Канады. В 1943 г. началось строительство капитального механизированного порта, которое возглавил А. Н. Виноградов. В феврале 1945 г. порт Наркомморфлота СССР заработал и был разделен на торговый и рыбный.

В период советско-японской войны Тихоокеанский флот содействовал войскам 1-го Дальневосточного фронта. Во время Курильской операции для переброски воинов требовалось более 60 судов, а в Петропавловской военно-морской базе насчитывалось около 30 небольших. Поэтому

были мобилизованы суда АКО и морского пароходства – самоходные баржи, кунгасы, катера и океанские суда.

Через полгода после разгрома Японии началась «холодная война». На Тихоокеанском флоте моряки усиленно осваивали опыт Великой Отечественной войны. На фоне военно-технической революции к 1970-х гг. на Тихом океане был создан новый океанский ракетно-ядерный флот, который успешно выполнил важнейшую задачу стратегического сдерживания от развязывания широкомасштабной войны с применением как обычных, так и ядерных средств.

В 1945 г. АКО было реорганизовано в Камчатский государственный рыбопромышленный трест, в 1946 г. он был переименован в Главкамчатрыбпром. В послевоенное время промысловый флот стал активно развиваться и перевооружаться, его предприятия были оснащены рыбопромысловым, транспортным и рефрижераторным флотом, строились холодильники, рыбоконсервные заводы, судоремонтные предприятия, укреплялась экономика рыболовецких колхозов. Развитию рыбной отрасли Камчатки способствовала рыбохозяйственная наука.

Из-за подрыва запасов лосося у берегов Камчатки японскими рыбаками камчатские труженники моря стали осваивать биоресурсы морей и океанов. В связи с ростом флота в 1967 г. Управление активного морского рыболовства было реорганизовано в три самостоятельные управления – Тралфлот, Океанрыбфлот и Камчатрыбфлот. Из состава Тралфлота выделились Петропавловский морской рыбный порт и судоремонтный завод «Фреза». Флот пополнялся в годы семилетки БМРТ, БАТМ, была проведена модернизация рыбоперерабатывающих предприятий. В результате выпуск пищевых рыбных товаров за 1975–1985 гг. вырос в 1,8 раза, консервов – в 2,9 раза. Также все рыболовецкие колхозы Камчатки стали рентабельными и в конце 1960 – начале 1970-х гг. получали ежегодную прибыль в 2–4 млн руб.

В 50–80-е гг. XX в. на Камчатке развивались пассажирский и транспортный флоты, порты, судоремонт, судостроение, шла подготовка кадров.

После 1991 г. Тихоокеанский флот, как наиболее удаленный от оперативно-командных центров ВМФ, оказался в наихудшем положении среди флотов РФ. В кратчайшие сроки из боевого состава были выведены наиболее боеспособные единицы, а взамен их с начала 1990-х гг. за последующие 20 лет Тихоокеанский флот не получил ни одного нового надводного корабля 1 и 2-го рангов, ни одного большого десантного корабля.

На Камчатке воинский контингент, составляющий треть населения области, был поставлен на грань выживания, и местная администрация вынуждена была постоянно оказывать помощь военным; сокращались воинские части, закрывались военные поселки. Тихоокеанский флот в таком состоянии практически не был способен выполнять в полном масштабе боевые задачи на океанском театре военных действий. На Камчатке это выразилось в росте зарубежного браконьерства – суда под различными флагами грабили наши моря, а пограничные корабли не имели топлива, чтобы выйти на защиту территориальных вод и биоресурсов.

В 1998 г. в составе Тихоокеанского флота было сформировано оперативное объединение – Войска и Силы на Северо-Востоке России. В его состав вошли часть сил Тихоокеанского флота, войск Дальневосточного военного округа, войск и сил ПВО, дислоцированных на Камчатке.

Что касается гражданского флота, то он тоже в 1990–2000 гг. деградировал. В 1992 г. добыча рыбы и морепродуктов на Камчатке упала на 30 % – до уровня 1970-х гг. Так как интересы государства, территории, предпринимателей и аборигенов в управлении и использовании рыбных ресурсов были недостаточно согласованы, что привело к вымиранию в годы реформ рыболовецких предприятий, а за ними – и поселков на побережьях.

В годы радикальных экономических реформ на Камчатке практически прекратили деятельность судоремонтные предприятия.

Резко сократилась доставка грузов по морю. В 1990-е гг. на морской линии Владивосток – Петропавловск-Камчатский вместо 6 плановых судов курсировало вдвое меньше. Из 51 судна Камчатского морского пароходства на тот момент 28 подлежали списанию. Ввиду недостаточной ремонтной базы флот Камчатки являлся самым устаревшим на Дальнем Востоке. В последние 12 лет морские перевозки, осуществляемые собственным транспортом, в крае сократились почти в двадцать раз и обеспечиваются, в основном, судами Приморского и Дальневосточного пароходств.

В последние годы положение дел на ТОФе резко изменилось. Флот постоянно пополняется. Основу боевых сил флота в настоящее время составляют большие противолодочные корабли, ракетные эсминцы, большие десантные корабли, атомные подводные стратегические ракетоносцы, многоцелевые атомные подлодки, дизель-электрические субмарины, ракетный крейсер «Варяг».

23 декабря 2013 г. в состав флота вошел новейший стратегический подводный атомоход «Александр Невский».

Тогда же на Камчатку поступила вторая стратегическая атомная подводная лодка проекта 955 «Борей» К-551 «Владимир Мономах». В 2014 г. на Камчатской авиабазе в Елизово закончилось формирование отряда беспилотных летательных аппаратов.

В 2015–2016 гг. на ТОФ проводились ширококомасштабные учения на суше и на море, в том числе его воинскими частями, дислоцирующимися на Камчатке.

Сохраняется мирный аспект жизни флота – артиллеристы соединения морской пехоты по заявке противоловинного центра Камчатского края с 24 марта с. г. обстреливали горные склоны из 120-мм минометов в районе соп. Бархатной, влк Вилючинского и Мутновского, а ледокол «Иван Сусанин» обеспечивал безопасную навигацию в Авачинском заливе, где толщина льда на отдельных участках достигала 110 см.

В водах камчатских рек и прилегающих морей ежегодно добывается около 1,2 млн т биоресурсов. Добычей и переработкой рыбы на Камчатке занято около 300 промышленных предприятий (более 30 % от всех промышленных предприятий края). Рыбная промышленность является основой моноструктурной экономики края, региональная экономика зависит от результатов ее работы.

Рекордными в новейшей истории Камчатки по объемам добычи водных биоресурсов стали 2011–2012 гг., когда рыбаки региона выловили более 1 млн т водных биоресурсов. В 2015 г. предприятия края приблизились к этим результатам, выловив 982 тыс. т водных биоресурсов, из них – 192 тыс. т лосося. Во исполнение поручений Правительства и Президента Российской Федерации основная масса продукции рыбной отрасли Камчатки направлена на внутренний рынок страны.

Перед рыбопромышленниками Камчатского края стоит острейшая проблема обновления флота, так как около 60 % флота эксплуатируется свыше 15–20 лет и только 2 % судов работают менее 5 лет.

Учитывая почти островное положение Камчатского края, ведущее место в осуществлении грузопотоков на Камчатке принадлежит морскому транспорту и морским портам, которые обеспечивают около 83 % всего грузооборота. На Камчатке основным транспортным узлом является Петропавловск-Камчатский морской порт с грузооборотом около 2,23 млн т грузов в год, в состав которого входят 13 портовых терминалов на западном и восточном побережьях Камчатки. В последние годы грузооборот порта сохраняется на уровне, несколько превышающем 1 млн т.

Наиболее крупной судоходной компанией в Камчатском крае является ОАО «Камчатское морское пароходство», в 2010 г. создана компания ООО «Северо-Восточное морское пароходство» и ЗАО «Петропавловск-Камчатское морское пароходство».

Согласно Российскому морскому регистру судоходства общее количество судов, портом приписки которых является Петропавловск-Камчатский, составляет 244 единицы. Из них транспортный флот составляет 55 единиц (22,5 % от общего числа морского транспорта), что является недостаточным для удовлетворения всей потребности в обеспечении развития транспортной составляющей экономики региона для дальнейшего развития потенциала края. Доля новых судов, поступивших в состав транспортного флота Камчатки в период с 2011 по 2014 г., составила всего 6 единиц, что составляет более 10 % от общего количества судов данной категории, но только 2 судна из 6 имеют возраст менее 20 лет. К концу 2013 г. износ основных производственных фондов на морском флоте составил по отдельным группам основных средств более 70 % и продолжает нарастать.

Современная ситуация с состоянием морского транспорта требует его возрождения в крае. Развитие порта Петропавловск-Камчатский, строительство пассажирских морских судов и ввод в действие нового морского вокзала позволит возобновить регулярное пассажирское сообщение на линии Петропавловск-Камчатский – Владивосток, а также вдоль побережья Камчатского полуострова.

Итак, можно отметить следующие этапы истории Камчатки и флота: 1) открытия; 2) изучения и освоения; 3) связанный с кругосветными путешествиями; 4) защиты; 5) упадка; 6) революций и гражданской войны; 6) восстановления и развития. При этом некоторые этапы повторялись. К примеру, изучение морей для нужд морского транспорта шло в каждом веке, начиная с XVIII в., освоение – в разной степени – также неоднократно, несколько раз наступали периоды упадка, а затем восстановления и развития, также, и не раз, флот принимал участие в защите Камчатского края.

История Камчатки и история флота – как военного, так и гражданского (рыбодобывающего и перерабатывающего, транспортного и пассажирского), тесно взаимосвязаны.

Полуостров, похожий на рыбу, омываемый Тихим океаном и его морями – Охотским и Беринговым, не может существовать без флота. Судьбы г. Петропавловска и Вилючинска, пос. Рыбачьего и многих поселений на Западном и Восточном побережьях Камчатки навсегда связаны с морем, моряками и рыбаками.

1. Макарова Р. В. Русские на Тихом океане во второй половине XVIII в. М., 1968.

2. Унтербергер П. Ф. Приморская область 1856–1898 гг. : очерк // Записки Императорского Российского географического общества. Т. 8. Вып. 2. СПб., 1900.

Н. А. Троицкая **ИЗ ИСТОРИИ ЧУКОТСКОЙ МИССИИ РУССКОЙ ПРАВОСЛАВНОЙ** **ЦЕРКВИ: ОБЗОР ФОНДОВ РГИА ДВ**

В 2017 г. исполняется 220 лет со дня рождения выдающегося деятеля Русской православной церкви, основателя Православного миссионерского общества Иннокентия (Вениаминова), с именем которого связаны становление церковно-административного управления на дальневосточных территориях и организация активной проповеднической деятельности среди аборигенного населения. Как свидетельствуют библиографические справочники, история изучения миссионерского подвижничества РПЦ на Дальнем Востоке давно и целенаправленно изучается специалистами (1). Однако ставить последнюю точку в теме, конечно же, еще рано, изменяющееся время открывает иные сюжеты, новые источники, заставляет пересмотреть взгляды на известное. Полтора десятилетия назад в обзоре сотрудника РГИА ДВ К. Б. Абрамовой кратко был представлен массив сохранившихся в архиве документов о миссионерской деятельности. Среди прочих был назван ф. 1507 «Сен-Кельский стан Чукотской миссии Якутской епархии», дела которого на тот момент были недоступны исследователям из-за проблем с размещением архива во Владивостоке (2). Сейчас ситуация в корне изменилась, документы размещены, в архиве идет работа по подготовке путеводителя, что дает возможность познакомиться с содержанием фонда более подробно.

Следует сразу же отметить уникальность фонда миссионерского стана в собрании РГИА ДВ. Близок к нему оказался только ф. 1508 «Николаевская миссионерская церковь Эломбальского стана Чукотской миссии Якутской епархии». Оба фонда поступили в ЦГА РСФСР ДВ в 1950 г., в количестве 9 десятков дел, в основной массе хорошо сохранившихся и оформленных. Согласно записям в листах использования, с документами этих фондов знакомились этнограф И. Вдовин, историки Г. Севильгаев, Л. Седельников, И. Витер и др.

В видовом отношении в фондах представлены копии указов из Якутской консистории, приходно-расходные книги, ведомости поступления денег, донесения по сбору пожертвований, разносные книги, переписка и др. Небольшую часть составляют клировые, исповедные росписи (ведомости) и путевые дневники отцов миссионеров.

Особенностью этих фондов является ведомственная принадлежность делопроизводству Якутской епархии. Исторически сложилось, что земли Северо-Востока, населенные чукчами, юкагирами, ламутами, тунгусами и якутами, были в ведении разных епархий. Сначала в Иркутской епархии, образованной в XVIII в. В 1840 г. стараниями Иннокентия (Вениаминова) была создана Камчатская, Курильская и Алеутская епархия, в которой к 1860 г. среди 11 миссий значились Анадырская и Чаунская миссии (3). После выделения в 1870 г. Якутской епархии Чаунская – Чукотская миссия вошла в ее состав (4). Во Владивостокско-Камчатской епархии в 1899 г. оказались чукчи Анадырского и Чукотского уездов.

В 1879 г. в составе Чукотской духовной миссии имелись 3 стана: Сенкельский, Чаунский и Эломбальский. Документы обозреваемых фондов относятся к 1874–1917 гг. Границы станов по документам определить сложно, но это территория тундры и морского побережья Северного Ледовитого океана от Индигирки до рек Большой и Малый Анюй. Естественно, что миссионерская деятельность РПЦ была направлена на кочевое население этих суровых мест. Следует отметить, что для данного обзора интерес представляет не православная проповедь, ее результаты и масштабы, а отражение в документах жизни и деятельности миссионеров, конкретных людей в экстремальных условиях. В нынешние времена катастрофического падения профессионализма и ответственности подвижничество полузабытых священников не может не вызвать уважения. Не лишним будет напомнить, что сохранившиеся документы не на все интересующие вопросы могут дать ответы, тре-