

*На правах рукописи*

**БРОДКИН МАКСИМ СЕРГЕЕВИЧ**

**ИСТОРИЯ СНАБЖЕНИЯ ДАЛЬСТРОЯ ВОДНЫМ  
ТРАНСПОРТОМ В 1932 – 1957 гг.**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Томск – 2008

Работа выполнена в ГОУ ВПО «Северо-Восточный государственный университет»  
(г. Магадан) на кафедре всеобщей истории и истории России

**Научный руководитель:** кандидат исторических наук, доцент  
**Широков Анатолий Иванович**

**Официальные оппоненты:** доктор исторических наук, профессор  
**Черняк Эдуард Исаакович**  
кандидат исторических наук, доцент  
**Черный Виктор Алексеевич**

**Ведущая организация:** ГОУ ВПО «Томский государственный архитектурно-  
строительный университет»

Защита состоится «3» июня 2008 года в 15.00 на заседании диссертационного совета Д  
212.267.03 при ГОУ ВПО «Томский государственный университет» (634050 г. Томск, пр.  
Ленина, 36, корпус 3).

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеки ГОУ ВПО «Томский госу-  
дарственный университет» (г. Томск пр. Ленина, 34 а).

Автореферат разослан «23» апреля 2008 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук, профессор

О. А. Харусь

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы.** Северные регионы России играли, играют и, безусловно, будут играть важную экономическую и геополитическую роль. Отдаленность этих территорий от промышленно развитых центров страны сегодня настоятельно диктует решение вопросов развития транспортной инфраструктуры, которое должно быть включено в долгосрочные стратегические программы развития российского Севера. Вполне очевидно, что ретроспективный анализ формирования системы транспортных, преимущественно водных, коммуникаций на Севере в целом и на Северо – Востоке России, в частности, должен стать важным условием адекватности принимаемых в этом случае решений.

Вплоть до настоящего времени основная масса продовольственных и промышленных товаров на Северо-Восток доставляется водным транспортом. Социально-экономическая стабильность северных территорий прямо зависит от результатов морской и речной навигации. Поэтому исследование истории становления и развития снабжения Северо-Востока водным транспортом является и весьма значимой научной задачей. Особенно важным этот тезис становится в отношении периода 1930 – 1950-х гг., когда была осуществлена форсированная колонизация Северо – Востока нашей страны, основным инструментом реализации которой был Дальстрой – государственный трест, а с 1938 г. – одно из производственно - территориальных управлений НКВД – МВД СССР (Главное управление строительства Дальнего Севера), лишь в 1953 г. переданный в ведение гражданских ведомств.

**Степень изученности темы** предлагаемого диссертационного исследования в целом вряд ли можно охарактеризовать как достаточную. Длительное время работа исследователей по ее изучению серьезно затруднялась чрезвычайной секретностью всей проблематики деятельности Дальстроя, который занимался добычей ценных видов минерального сырья (золота, олова, кобальта, вольфрама, урана) широко используя принудительный труд заключенных.

Одновременно заметим, что традиционно изучение интересующей нас проблемы в историографии, как правило, носило второстепенный характер, оставаясь в тени исследования главнейшей темы – развития его горной промышленности. Так, в юбилейном сборнике, посвященном 25-летию Дальстроя (1956 г.), вопросы развития водного (морского и речного) транспорта и его инфраструктуры были лишь фрагментарно освещены в историко – публицистической статье Л. Александрова и в отличающейся достаточно высоким уровнем аналитики работе В.А. Васильева<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Александров Л. Грузы пошли на Север. // Дальстрой. К 25-летию. – Магадан, 1956. – С. 183 - 201; Васильев В. А. Роль Дальстроя в развитии народного хозяйства Северо – Востока СССР. // Там же. С. 220 – 238.

Единственным, пожалуй, исключением из этого правила в 1950-е гг. стала статья Е.Д. Родина (1959 г.)<sup>1</sup>. В поле зрения исследователя оказались условия выбора транспортных путей доставки грузов к приисковым районам Колымы, широкое использование для этого речных систем в первые годы деятельности Дальстроя. Автором были введены в научный оборот фактические данные по грузообороту основных транспортных коммуникаций в регионе в 1929 – 1940 гг.

На рубеже 1950-х –1960-х гг. появились работы М.И. Белова, посвященные изучению истории развития Северного Морского пути как одной из транспортных артерий, по которым шло снабжение развивавшихся циркумполярных районов СССР<sup>2</sup>. Исследователь рассмотрел общие вопросы развития арктического мореплавания в 1930-х гг., частично коснувшись истории лено-колымских морских экспедиций, позволивших создать речной флот на Колыме.

Несмотря на то, что в середине 1960-х гг. было защищено несколько диссертаций, посвященных истории речного флота СССР в целом<sup>3</sup>, вопросы истории систем снабжения и водных транспортных коммуникаций Северо - Востока оставались в науке слабо исследованными.

В 1972 г. С.В. Гунько в статье «Из истории речного транспорта на Колыме» обратился к изучению интенсивного транспортного развития Колымского речного бассейна и формирования здесь парка речных судов в начале 1930-х гг.<sup>4</sup>. В основу его исследования легли архивные фонды Магаданского областного краеведческого музея. Особое внимание историк уделил судовому журналу рации парохода «Ленин», принимавшего участие в первой лено-колымской экспедиции 1933 г.

Господствующее в историческом научном знании гипертрофированное представление о «ведущей» роли коммунистической партии сказалось на описании некоторых событий, связанных с развитием транспортной инфраструктуры Дальстроя, в «Исторической хронике Магаданской области. События и факты. 1917-1972 гг.»<sup>5</sup>. Тем не менее, названное издание содержало богатый фактический материал по истории региона. Среди прочего, составители указали на такие события, как образование транспортных управлений, строительства портов в бухтах Нагаево и Амбарчик и т.д.

---

<sup>1</sup> Родин Е. Д. Роль транспорта в промышленном освоении Колымы. // Колыма. 1959. N 2. С. 38 – 41.

<sup>2</sup> Белов М. И. История открытия и освоения северного морского пути. – Л., 1965. Т.3: Советское арктическое мореплавание, 1917-1932 гг., 1959; Он же. Путь через Ледовитый океан: очерки из истории открытия и освоения Северного Морского пути. – М.: 1963.

<sup>3</sup> См., например: Амосин М. Д. Советские речники в годы борьбы за построение социализма (1933-1937 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – М., 1964.; Нейгольдберг В. Я. Речной транспорт СССР в годы Великой Отечественной войны : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – М., 1965. и др.

<sup>4</sup> Гунько С. В. Из истории речного транспорта на Колыме. // Краевед. зап. – Магадан: 1972. - Вып. 9. – С. 76 - 82.

<sup>5</sup> Историческая хроника Магаданской области. События и факты. 1917-1972 гг. – Магадан, 1975.

Начиная со второй половины 1980-х гг. в условиях либерализации советского политического режима, а затем и становления новой российской демократической государственности, отечественное историческое знание постепенно стало обогащаться исследованиями, основанными на более широких источниковых основах. Естественно, что и вопросы становления и развития систем снабжения и водных транспортных коммуникаций Дальстроя нашли свое отражение в исторических исследованиях<sup>1</sup>.

Вышедшая в 1989 г. коллективная работа «История Чукотки с древнейших времен до наших дней»<sup>2</sup> лишь вскользь коснулась интересующих нас проблем. Но ее содержание включило в себя описание деятельности подразделений Главного Управления Северного Морского Пути на территории полуострова. Думается, что содержащаяся в указанной работе информация важна для нашего исследования. Это объясняется тем, что ГУСМП и Дальстрой во многом взаимодействовали в процессах формирования транспортной и промышленной инфраструктуры на северо – восточных окраинах СССР.

Заметным событием в исследовании складывания транспортных коммуникаций Дальстроя стали работы магаданского историка А.С. Навасардова. Начиная со второй половины 1980-х годов, автор разрабатывает проблематику развития морского, речного и автомобильного транспорта на Колыме. В процессе изучения этой темы исследовательский «портфель» А.С. Навасардова постепенно включал все новые архивные источники<sup>3</sup>.

1990-е гг. ознаменовались появлением целого цикла исторических работ, посвященных развитию транспортных артерий Северо – Востока СССР в «дальстроевский» период<sup>4</sup>, в которых история развития морского флота на Северо-Востоке показана как неотъемлемая часть развития торгового флота России в XX веке. Длительное время бывшие предметом умолчания вопросы обеспечения советским морским флотом перевозок грузов из США в СССР в тяжелые годы военных испытаний также оказались освещенными в историографии<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Отметим здесь кандидатскую диссертацию К. И. Добрюка, посвященную изучению истории морского транспорта Дальнего Востока в годы войны с фашистской Германией. См.: Добрюк К. И. Морской транспорт на Дальнем Востоке СССР в период Великой Отечественной войны (1941-1945) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 1985.

<sup>2</sup> История Чукотки с древнейших времен до наших дней / Под общ. науч. ред Дикова Н. Н. - М., 1989.

<sup>3</sup> Навасардов А. С. Из истории развития транспорта на Колыме (1931-1940 гг.) // Краевед. зап. – Магадан, 1988. - вып. 15. – С. 61-74; Он же. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1923-1936 гг. (Морской транспорт) // Диковские чтения: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 75-летию чл.-корр. РАН Н.Н. Дикова. – Магадан, 2001. – С. 190-195; Он же. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932-1937 гг. Магадан, 2002.; Он же. Внешние и внутренние транспортные коммуникации на Северо-Востоке России в 1932-1937 гг. // II Диковские чтения: Материалы науч. – практич. конф., посвященной 70-летию Дальстроя. – Магадан, 2002. – С. 58-61; Он же. Промышленное освоение Северо – Востока СССР и создание системы принудительного труда в 1928 – 1937 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Пятигорск, 2003.

<sup>4</sup> См., например: Под флагом России. История зарождения и развития морского и торгового флота - М., 1995.

<sup>5</sup> Паперно А. Х. Ленд – лиз. Тихий океан. – М., 1998.

Региональная историческая наука в 1990-е гг. также обогатилась исследованиями, посвященными становлению и развитию систем снабжения и водных коммуникаций в 1930 – 1950-х гг. Думается, справедливым будет утверждение, что весомый вклад в изучение этой темы в названный период внесли магаданские историки.

В 1994 г. вышла работа А. Н. Исакова «История торговли на Северо - Востоке (XVII-XX вв.)»<sup>1</sup>. Хронологически исследование охватывает значительный период времени – от заселения региона русскими землепроходцами до 1980-х гг. Автором широко использованы архивные материалы хранилищ Магаданской области, Камчатки, Якутии и Приморья, что выгодно отличает указанную монографию от других исследований. А. Н. Исаков рассмотрел в общем контексте изучения заявленной темы и период деятельности Дальстроя, акцентируя внимание на проблемах создания и функционирования системы снабжения в Охотско – Колымском районе, на Чукотке и Камчатке в 1930 – 1950-х гг. Однако в задачи исследования не входила реконструкция процессов развития системы снабжения Дальстроя речным транспортом. Поэтому А.Н. Исакову не удалось проследить динамику доставки грузов в приисковые районы, находившиеся в глубинной части Колымского района.

Опубликованный в 1996 г. сборник «Северо - Восток России с древнейших времен до наших дней: новые экскурсии в историю» содержал статью В.Ф. Леснякова и Н.И. Герасимовой «Транспортное освоение региона»<sup>2</sup>. Авторы проанализировали основные этапы транспортного освоения Северо – Востока со времени Великой Северной экспедиции (1742-1752 гг.) до второй половины 1930-х гг. В сфере их внимания оказались проблемы становления основных видов транспорта в регионе и их влияния на развитие производственной и социальной инфраструктуры края на протяжении довольно длительного исторического периода.

Якутские ученые М.И. Колесов, П.С. Вешникова, И.Г. Романов и др. в своих исследованиях существенно расширили представления об экономических процессах, протекавших на территории Колымского района в 1930 - 1940-х гг. Вполне естественно, что в своих работах перечисленные исследователи коснулись и проблем снабжения сформировавшегося в Якутии в целом, и на Колыме в частности промышленного потенциала<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Исаков А. Н. История торговли на Северо-Востоке России (XVII-XX вв.) – Магадан, 1994. См. также: Проблемы снабжения грузами в первые годы Дальстроя. // II Диковские чтения: Материалы научно – практической конференции, посвященной 70–летию Дальстроя. – Магадан, 2002. – С. 52-57.

<sup>2</sup> Лесняков В. Ф., Герасимова Н. И. Транспортное освоение региона. // Северо-Восток России с древнейших времен до наших дней: новые экскурсии в историю. - Магадан, 1996. – С. 62-75.

<sup>3</sup> См., например, Колесов М.И. История Колымского края. Часть II. (Советский период 1917 – 1980 гг.). – Якутск, 1993.; Вешникова П. С. Местная промышленность в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. (по документам национального архива РС (Я) // Великая Отечественная: значение и уроки победы : материалы науч.-практ. конф. / под ред. В. Н. Иванова. – Якутск, 1995.С. 65 - 69; Романов И. Г. Формирование русского населения Якутии (1917 – 1941 гг.) / АН РС (Якутия); ин-т гуманитарных исследований АН РС (Якутия). – Якутск, 1998.

Особую ценность для нашего исследования представляют публикации доктора исторических наук С.И. Бояковой. В ставшей заметным научным событием монографии «Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 - июнь 1941 г.)»<sup>1</sup> якутский историк ввела в исследовательский оборот значительный массив ранее недоступных документов, хранящихся в центральных и региональных архивах. Ученому удалось создать цельное представление о развитии структур ГУСМП, тесно сотрудничавших в 1930-х гг. с подразделениями Дальстроя. В работе приведены данные по изучению и транспортному использованию Северо-Восточных рек – Лены, Яны, Индигирки и Колымы в 1930-х гг.

В начале текущего столетия увидела свет монография М.А. Ковальчука<sup>2</sup>. Отличающаяся глубиной проведенной анализа, названная работа подробно рассматривает историю водных и сухопутных транспортных артерий Дальнего Востока, уделяя внимание и их формированию на Севере региона. Вопросы развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке были освещены в исследованиях приморских специалистов 2002 – 2003 гг.<sup>3</sup>

В настоящей диссертации мы не вправе обойти вниманием исторические работы, которые прямо не посвящены изучаемым нами вопросам, но их содержание позволяет более точно оценивать сущность исследуемых процессов становления и развития систем снабжения и водных коммуникаций Дальстроя, обеспечивавших функционирование его горной промышленности, промышленного и гражданского строительства, автотранспорта, и т.д. Одновременно важным представляется использовать результаты изучения феномена принудительного труда и его роли в колонизации Северо – Востока. С одной стороны, заключенные представляли собой одну из наиболее крупных снабжаемых категорий населения края, с другой, использовались в процессах обеспечения этого снабжения.

Большое количество работ, посвященных различным аспектам истории Дальстроя и его лагерных структур, принадлежит историку – краеведу А.Г. Козлову<sup>4</sup>. Чаще всего тексты А.Г.

<sup>1</sup> Боякова С. И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1932 – июнь 1941 г.). Новосибирск, - 1995. См. также: Она же. Северный морской путь: исторический опыт, современное состояние и проблемы // Современная Арктика: опыт изучения и проблемы: сб. науч. ст. – Якутск, 2005. – С. 34 – 53.

<sup>2</sup> Ковальчук М. А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е годы XIX в. – июнь 1941 г.). – Хабаровск, 2003.

<sup>3</sup> См.: Зайцев Ю. М. Военно-морская инфраструктура Тихоокеанского флота в системе морской обороны дальневосточных рубежей СССР в 1932 – 1941 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 2002.; Соломахина И. М. История развития танкерного флота Дальнего Востока. 1936-2000 гг.: автореф. дис. ... канд. техн. наук. – Владивосток, 2002.; Медведова Л. М. Роль транспорта в освоении Дальнего Востока СССР. Октябрь 1922 – 1945 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Владивосток, 2003.

<sup>4</sup> Козлов А. Г. Из истории колымских лагерей (1932-1937 гг.). // Краеведческие записки. - Магадан, 1991. - Вып. 17.- С. 61-91. Он же: Во времена колымских лагерей // Колыма. - № 10-11. – С. 31-36. Он же: У истоков колымских лагерей. // Там же. - № 12. – С. 27-32. Он же: Из истории колымских лагерей (конец 1937-1938 гг.). // Там же. - Магадан, 1993. - Вып. 19. - С. 117-143. Он же: За колючей проволокой Севвостлага. // Колыма. – 1993. - № 1. – С. 33-37. Он же. Севвостлаг НКВД СССР (1937-1941). // Исторические исследования на Севере Дальнего Востока. - Магадан, 2000. - С. 77-102.; Козлов А. Г. Магадан: возникновение, становление и развитие административного центра Дальстроя (1929-1945). – Магадан, 2007. и мн. др.

Козлова не носят аналитического характера, но ценность их для нашего исследования довольно высока в силу их информативной насыщенности.

Вопросы снабжения Дальстроя, ассортимента завозимой продукции, развития морского флота ГУСДС были затронуты в работе И.Д. Бацаева «Особенности промышленного освоения Северо - Востока России в период массовых политических репрессий (1932-1953). Дальстрой»<sup>1</sup>. В монографии приводится обширный массив фактической информации о хозяйственной деятельности Дальстроя и системы снабжения в частности. Однако автор не проследил динамику снабжения Дальстроя на всем промежутке его существования. Роль речного флота Дальстроя в снабжении его северных районов осталась неизученной.

В 1997 г. А. И. Широковым была защищена первая в историографии кандидатская диссертация по истории Дальстроя в 1931 – 1941 гг.<sup>2</sup>. В дальнейшем историк содержательно расширил источниковую основу своего исследования за счет привлечения дополнительных источников. Результатом этого стало опубликование монографии «Дальстрой: предыстория и первое десятилетие», положившее начало созданию обобщающих работ по истории Дальстроя<sup>3</sup>. Названная монография создает комплексную картину развития всех отраслей Дальстроя в 1930-х – начале 1940-х гг. Однако следует отметить, что в задачи ученого не входило подробное рассмотрение вопросов развития организационной структуры, динамики развития и специфики функционирования водного транспорта Дальстроя.

Проблемы снабжения Дальстроя водным транспортом тесно связаны с развитием горной промышленности в регионе. Думается, что сегодня наиболее авторитетным специалистом в этой сфере является магаданский историк В.Г. Зеляк. В 2001 г. он защитил диссертацию, ставшую первым в историографии комплексным исследованием истории горной отрасли края, а в 2004 г. вышла в свет его монография<sup>4</sup>. Автор указывает на огромную роль снабжения Дальстроя в функционировании всей системы его хозяйства<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Бацаев И. Д. Особенности промышленного освоения Северо – Востока России в период массовых политических репрессий (1932 1953). Дальстрой. – Магадан, 2002.

<sup>2</sup> См.: Широков А. И. История формирования и деятельности Дальстроя в 1931 – 1941 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 1997.

<sup>3</sup> Широков А. И. Дальстрой: предыстория и первое десятилетие – Магадан, 2000.

<sup>4</sup> Зеляк В. Г. История горнодобывающей промышленности Дальстроя в 1932 – 1957 гг. (социально - экономический аспект) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2001.; Зеляк В. Г. Пять металлов Дальстроя: История горнодобывающей промышленности Северо - Востока России в 30-50-х гг. XX в. – Магадан, 2004. и мн. др.

<sup>5</sup> Нельзя здесь не отметить и работы авторитетного специалиста по истории горной промышленности Якутии М. М. Хатылаева, исследовавшего в частности вопросы обеспечения и снабжения лагерных подразделений приисков и рудников Дальстроя на территории этой автономии. См., например: Хатылаев М. М. Дальстрой НКВД (МВД) СССР в промышленном освоении Северо-Востока Якутии. - Якутск, 2006. В силу того, что работа построена в основном на документальных материалах Государственного архива Магаданской области, представляется необходимым уточнение отдельных фрагментов исследования. См. также: Хатылаев М. М. Промышленное развитие Якутии в 1946 – 1960 гг. – Якутск, 1992; Он же. Золото Восточной Сибири в стратегии форсированной индустриализации (1926 – 1937 гг.). – Якутск, 1997 и мн. др.



Обеспеченность лагерных контингентов продовольствием, одеждой и пр., что прямо определялось эффективностью деятельности снабженческих органов Дальстроя и его морских и речных транспортных подразделений, изучалась, в частности, С.М. Мельниковым и С.А. Шулубиной<sup>1</sup>.

Заметный вклад в изучение истории Дальстроя вносили и вносят магаданские публицисты и краеведы А. Бирюков, С. Ефимов, Д. Райзман, Т. Смолина, И. Паникаров и др. Публикации указанных авторов посвящены самому широкому спектру вопросов лагерной системы, культурной жизни региона, и, что очень важно, - исследованию жизни и деятельности конкретных личностей, их роли в историческом развитии Северо-Востока<sup>2</sup>.

Таким образом, имеющиеся сегодня в нашем распоряжении исторические исследования либо фрагментарно затрагивают проблемы истории снабжения Северо – Востока СССР водным транспортом в 1930 – 1950-х гг., либо хронологически освещают период становления и первого десятилетия развития систем водного транспорта и снабжения Дальстроя (1930-х гг.). Автор предлагаемой диссертации поэтому стремится восполнить указанные пробелы в изучении рассматриваемой проблемы.

**Основная цель** настоящего диссертационного сочинения – историческая реконструкция организационных форм, методов и динамики снабжения Дальстроя водным транспортом в 1932-1957 гг.

Достижение главной цели нашего исследования достигается путем решения следующих **промежуточных задач**:

1. Изучить динамику создания, развития и функционирования и взаимосвязи подразделений, занимавшихся снабжением Дальстроя как во вне территории его деятельности, так и в ее пределах;
2. Исследовать процессы формирования системы водных (морских и речных) коммуникаций Дальстроя, ее развития на протяжении 1930 – 1950-х гг. в количественном и качественном отношениях;
3. Проанализировать динамику снабжения Дальстроя водным транспортом и ее влияния на развитие основных отраслей его производства и трудовых ресурсов в 1932-1957 гг.

**Источниковая база** настоящего диссертационного сочинения включает в себя прежде всего документальные материалы, отражающие различные направления деятельности выс-

---

<sup>1</sup> См.: Мельников С. М. Дальстрой как репрессивно-производственная структура НКВД – МВД СССР (1932 – 1953 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2002.; Шулубина С. А. Система Севвостлага. 1932 – 1957 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2003.

<sup>2</sup> Особенно хотелось бы выделить работу А. М. Бирюкова «Колымские истории», представляющий собой сборник документальных очерков о судьбах нескольких из сотен тысяч колымских заключенных, рассматриваемых автором на широком историческом фоне. См.: Бирюков А. М. Колымские истории. – Магадан, 2003.

ших органов государства, коммунистической партии и Дальстроя по созданию систем снабжения и водных коммуникаций на Северо – Востоке СССР в 1930 – 1950-х гг.

Неопубликованные документальные материалы представлены документами центральных и местных архивных хранилищ. В фондах Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ) сосредоточены документы, отражающие решения центральных органов государственной власти СССР по вопросам организации и функционирования Дальстроя, его производственной деятельности, системы снабжения и водного транспорта. Кроме этого нами используется бухгалтерско-финансовая документация НКВД – МВД СССР. Одновременно нам представляется важным отметить, что в ГА РФ сосредоточены документы, позволяющие анализировать специфику деятельности Дальстроя, связанную с применением подневольного труда заключенных и последующей его принадлежностью к НКВД - МВД. Речь идет о фондах Р-9401 «Министерство (Наркомат) внутренних дел СССР» (опись 1 а «Приказы НКВД несекретные, секретные и совершенно секретные. Циркуляры НКВД секретные и совершенно секретные»; опись 4 «МВД СССР – главная бухгалтерия 1931-1960 гг.») и Р-9414 «Главное управление мест заключения МВД СССР 1930-1960» (опись 1 «ГУЛАГ» и опись 1а «ГУЛАГ. Бухгалтерия»). Особенно ценно для понимания процессов происходивших в системе снабжения Дальстроя привлечение материалов о деятельности структур снабжения ГУЛАГа и МВД СССР (опись 7 «Управление материально-технического снабжения»).

Организационная структура центральных ведомств, занимавшихся развитием речной транспортной сети СССР, и основные показатели грузоперевозок представлены в фондах ГА РФ А-439 (опись 1 «Главное управление речного транспорта при СМ РСФСР 1946-1956 гг.») и А-526 (опись 1 «Министерство Речного флота РСФСР. 1956-1974 гг. Центральная бухгалтерия»).

Фонды Российского Государственного Архива Экономики (РГАЭ) содержат материалы о грузообороте речных и морских портов СССР, а так же журналы, протоколы и дневники первых Северо-Восточных (Колымских) экспедиций из Владивостока в устье Колымы<sup>1</sup> (фонд 361, опись 1 «Министерство морского и речного транспорта 1953-1954 гг.»; фонд 380, опись 1 «Морфлот 1932-1934 гг.»; фонд 7458, опись 1, том 2 «Наркомвод 1932-1938 гг.»).

Однако основные документальные источники, посвященные изучаемой нами теме, сосредоточены в фондах Государственного архива Магаданской области (ГА МО): фонд Р-23 «Главное Управление строительства Дальнего Севера Министерства цветной металлургии СССР 1931-1957 гг.» и фонд Р-263 «Морской торговый порт Нагаево 1943-1989 гг.».

Фонд Р-23 был выведен из режима секретного хранения только в 1993 г.. Однако и се-

---

<sup>1</sup> См., например. Дневник Колымской экспедиции 1933 г. (РГАЭ, ф. 380, оп. 1, д. 58, л. 3-14) и целый ряд других документов.

годня часть его дел не рассекречена или имеет гриф «для служебного пользования». В общей сложности он содержит более шести тысяч единиц хранения, в которых отражена информация обо всех сторонах деятельности Дальстроя. В фонде Р-263 наиболее интересными для темы диссертационного исследования являются документы отчетного характера, относящиеся ко времени деятельности Дальстроя, особенно по грузообороту порта Нагаево, его основные технические характеристики и количество работников, занятых на территории порта.

Корпус документальных материалов Дальстроя, используемых в предлагаемом диссертационном исследовании, подразделяется на документацию внешнего характера (директивно-распорядительная документация вышестоящих инстанций, материалы проверок их комиссий, письма и жалобы вольнонаемных и заключенных работников) и документы внутреннего делопроизводства (распорядительно-уставные документы, производственно-отраслевая документация, документы внутреннего контрольно-ревизионного характера, отчетно-статистическая документация).

Используемые в диссертационном исследовании документальные материалы обладают значительной информативной ценностью. Поэтому мы можем утверждать, что вышеперечисленные документальные материалы представляют собой основной массив источников, позволяющих достоверно и полно анализировать проблемы, составляющие содержание предлагаемой диссертации.

К опубликованным источникам нашей работы можно отнести материалы, вошедшие в сборник документов, составителями которого стали И.Д. Бацаев и А.Г. Козлов, «Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах»<sup>1</sup>. Имеющее ряд серьезных недостатков в системе изложения документов, это издание все же содержит значительный объем материалов, необходимых для решения задач нашего исследования. К ним можно отнести, например, материалы по развитию организационной структуры Дальстроя, масштабах его производственной деятельности, использованию принудительного труда заключенных и т.п.<sup>2</sup>.

В процессе решения задач настоящей диссертации мы обратились также к материалам, размещенным в уникальном многотомном издании «История сталинского Гулага. Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов»<sup>3</sup>. Анализ содержащихся в сборнике документов цен-

---

<sup>1</sup> Бацаев И. Д., Козлов А. Г. Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах: В 2-х ч. Ч. 1 (1931-1941). - Магадан, 2002; Бацаев И. Д., Козлов А. Г. Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах: В 2-х ч. Ч. 2 (1941-1945). - Магадан, 2002.

<sup>2</sup> См. например: Приказ № 229 от 20 июля 1935 г. «Об изменении существующей структуры Дальстроя»; Приказ № 096 от 23 августа 1941 г. «О работе Чаун-Чукотского Горнопромышленного Комбината»; Справка о работе Магаданского промкомбината; Приказ № 0072 от 24 октября 1942 г. «О командах по охране пароходов» и мн. другое.

<sup>3</sup> См.: История сталинского Гулага. Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: собр. документов в 7-ми томах. Т. 2. Карательная система: структура и кадры. – М., 2004; История сталинского Гулага. Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов: собр. документов в 7-ми томах. Т.3. Экономика ГУЛАГа. – М., 2004.

тральных архивных хранилищ, помог выявить специфику деятельности Дальстроя в сравнении с другими подобными организациями и в целом системы ГУЛАГа НКВД (МВД).

Периодическая печать Дальстроя (газеты «Колымская правда» (с июля 1935 г. – «Советская Колыма», с 1954 г. – «Магаданская правда»), «Колымский водник» и научно-технический бюллетень «Колыма», издававшийся с 1936 г.) содержит весьма ценную информацию о промышленном, культурном и партийном строительстве в регионе.

События, составляющие хронологический ряд процессов колонизации Северо - Востока в интересующий нас период нашли свое отражение в мемуарной литературе, насчитывающей на сегодняшний день сотни изданий самого разного информационно-содержательного уровня. Признавая несомненную важность этих «человеческих документов», создающих своеобразный эмоциональный фон при анализе обозначенных процессов, мы обратились к изучению воспоминаний непосредственных участников промышленного освоения Северо-Востока<sup>1</sup>.

Специализированная литература. В целях более детального и разностороннего ознакомления с регионом потребовалось привлечение работ представителей других отраслей научного знания (гидрографии, демографии, экономической географии)<sup>2</sup>.

С нашей точки зрения, массив документальных исторических источников, периодики изучаемого периода, мемуарной и специальной литературы, используемый нами в настоящей диссертации, позволяет нам адекватно решать задачи нашего исследования.

**Хронологические рамки** исследования ограничиваются периодом 1932 – 1957 гг. В ноябре 1931 г. в соответствии с постановлениями высших партийных и государственных органов был создан государственный трест «Дальстрой». В феврале 1932 г. прибытие морских кораблей, доставивших первых работников и грузы Дальстроя в бухту Нагаева, фактически стало началом формирования систем снабжения и водных транспортных коммуникаций Дальстроя.

---

<sup>1</sup> Коптев К. Н. Золото во льдах. – Магадан, 1961; Лукин И. И. Первостроители. – Магадан, 1986; Рохлин М. И. Чукотское олово. – Магадан, 1959; Он же. Там, где были яранги. Записки геолога. – М., 1961; Обручев С. В. Колымская земля. Два года скитаний. – М., 1933; Бочек А. Всю жизнь с морем. М., 1969; Богданов Ю. Н. Министр сталинских строек. 10 лет во главе МВД. – М., 2007; Сандлер А., Этлис М. Современники ГУЛАГа. – Магадан, 1991.; Гинзбург Е. Крутой маршрут. – Магадан, 1992.; Алексахин И. П. Колымские этапы. // Краеведческие записки. – Магадан, 1989. – Вып. 16. – С. 108-117; Берцинская А. «Неотошедшие троцкисты». // Там же, 1992. – Вып. 18. – С. 32-41; Миндлин М. Первая зима на Колыме. // Там же. – С. 42-52; Владимирова Е. Л. Письмо в ЦК КПСС. // Там же. – С. 112-127; Доднесь тяготее: В 2-х томах. Т.2. Колыма: сборник / сост. С. С. Виленский. – М., 2004; Миндлин М. Б. Анфас и профиль. – М., 1999.; Шевяков Д. К. И бег мой не бег, а побег... Магадан, 2000. и мн. др.

<sup>2</sup> См., например: Молодых И. Ф. Атлас реки Колымы. – Иркутск, 1931.; Славин С. В. Советский Север. – М., 1972.; Пилясов А. Н. Закономерности и особенности освоения Северо - Востока России (ретроспектива и прогноз). – Магадан, 1996. Он же. Трест «Дальстрой» как суперорганизация. // Колыма. 1993. № 8, № 9-10, № 11. и мн. др.

В 1950-х гг. Советское государство отказалось от проведения политики форсированной и чрезвычайной колонизации региона. В 1957 г. Дальстрой, уже четыре года подчинявшийся гражданским ведомствам, был упразднен, а на его месте организован Магаданский совнархоз. Это обстоятельство существенно повлияло на дальнейшее развития систем снабжения и водных транспортных коммуникаций в регионе.

**Территориальные рамки** исследования охватывают Магаданскую область, Чукотский автономный округ и восточные районы республики Саха (Якутия), согласно современному административно - территориальному делению общей площадью около 3 млн. км<sup>2</sup>.

**Объект исследования** предлагаемой диссертации - основные направления социально – экономической политики Советского государства на Северо - Востоке СССР в 1932-1957 гг.

**Предмет исследования** – системы снабжения и водных транспортных коммуникаций Дальстроя в динамике их развития в 1932-1957 гг.

**Научная новизна** предлагаемой диссертации состоит во впервые проводимом обобщении имеющейся исторической информации по указанной теме, во введении в научный оборот новых, ранее не использованных в науке, документальных и иных источников. Диссертация «История снабжения Дальстроя водным транспортом в 1932 – 1957 гг.» является первой попыткой комплексного изучения истории системы снабжения водными артериями Дальстроя в 1932-1957 гг.

**Методологические основы исследования.** Учитывая современное состояние методологической базы исторических исследований: отсутствие единой всеобъемлющей для всех исследований методологии, представляется верным ориентироваться на общенаучные принципы системного подхода и использование конкретных методов различных наук, необходимых для данного исследования. Неотъемлемой частью системного подхода является структурно-функциональный анализ позволяющий исследовать внутреннюю структуру и механизм деятельности основных составляющих звеньев системы снабжения Дальстроя и водного транспорта в динамике их развития за весь период существования данной организации. Изучение снабжения Дальстроя водным транспортом как системы невозможно без рассмотрения межсистемного взаимодействия. В нашем случае предметом анализа стали связи между несколькими системными объектами. В частности, между системой снабжения и Дальстроем в целом, между трестами, занимавшимися снабжением Дальстроя и аналогичными структурами ГУЛАГа, между органами снабжения Дальстроя и подразделениями, обеспечивавшими функционирование водных транспортных коммуникаций и т.д.

Принципиальное значение для целей данного исследования имело применение методологического принципа историзма, в рамках которого форсированный характер и чрезвычай-

ные меры колонизации Северо - Востока СССР необходимо анализировать в контексте отечественной истории рассматриваемого периода.

**Частные методы исследования** определяются основами применяемого автором принципа историзма. При обработке архивного материала нами использовались источниковедческий, структурно-типологический и аналитико-тематический методы. Применение библиографического метода определялось изучением литературы по данной теме. Помимо указанных, при разработке темы данной диссертации использовались историко-сравнительный и статистический методы.

**Практическое значение** предлагаемой диссертации состоит в том, что ее материалы и выводы могут быть использованы при составлении программ и учебных курсов по отечественной истории и истории Северо-Востока России. Одновременно думается, что оценки и выводы, полученные соискателем, могут быть использованы органами федеральной власти и субъектов РФ при разработке социально – экономических аспектов формирующейся сегодня концепции северной политики России. Это утверждение может быть подкреплено тем, что современная экономическая ситуация на Дальнем Востоке во многом зависит от эффективности использования водных транспортных коммуникаций северных и дальневосточных регионов страны.

**Апробация** материалов настоящего диссертационного исследования проводилась автором на краеведческих занятиях в средней школе, в рамках курса «История Северо-Востока России в XX в.» в Северо – Восточном государственном университете, на различных научно-практических конференциях. Помимо этого, положения и выводы, выносимые автором данной диссертации на защиту, изложены в одиннадцати научных публикациях.

**Структура** предлагаемого диссертационного сочинения состоит из введения, трех глав, заключения, списка цитируемых источников и использованной литературы, приложений.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОЫ.

Во **введении** обоснована актуальность темы, определены основная цель и промежуточные задачи работы, методологические принципы, объект и предмет исследования, его территориальные и хронологические рамки, дана общая характеристика источниковой основы диссертации и использованной литературы.

**Первая глава** «Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1932-1957 гг.» состоит из трех параграфов.

В параграфе 1 «Система снабжения как элемент организационной структуры Дальстроя в 1932-1941 гг.» анализируется создание и первое десятилетие функционирования водных транспортных коммуникаций и органов, отвечавших за снабжение Дальстроя. С момента

создания треста «Дальстрой» возникла необходимость в создании транспортных путей доставки грузов с «материка» к приисковым районам. К 1933 г. сложилось три основных пути доставки грузов к портам Дальстроя. Первый – из Европейской части РСФСР железной дорогой до Владивостока и от Владивостока морем до бухты Нагаева как главной перевалочной базы, обеспечивавшей снабжение строительства автодорог и районов добычи полезных ископаемых. Второй путь – из промышленных центров Украины, нефтяных и продовольственных районов Кавказа и Крыма до Одессы, откуда морем до Владивостока и далее до б. Нагаева. Третий путь сложился в первую очередь из-за отсутствия на тот момент автодороги из б. Нагаева к местам разработки полезных ископаемых. Грузы направлялись или из Владивостока через Берингов пролив, или из Иркутска до Якутска по р. Лене, через Северный Ледовитый океан до устья р. Колымы. А далее - на речных судах вверх по реке непосредственно к приисковым районам.

На протяжении 1932-1941 гг. происходил поиск оптимальной организационной структуры способной оперативно и действенно управлять поступлением необходимых грузов для развития горнодобывающей промышленности, разворачивавшейся на территории около 400 тыс. км<sup>2</sup> в первые годы и более 2 млн. км<sup>2</sup> к концу десятилетия. С первых дней функционирования Дальстроя были созданы его представительства в центральной части СССР, закупавшие для него необходимые товары. В управлении Дальстроя был создан сектор снабжения (позднее отдел), занимавшийся распределением поступавших грузов и сбором заявок от предприятий на необходимую продукцию.

Увеличение территории Дальстроя и масштабов деятельности его горных предприятий привели в 1939 г. к созданию в его составе двух Всесоюзных государственных трестов «Дальстройснаб НКВД» и «Колымснаб НКВД» (приказ НКВД СССР № 037 от 22 февраля 1939 г.). Так была создана принципиально новая структура органов снабжения Дальстроя, в дальнейшем регулировавшая все поставки грузов на территорию Дальстроя. 1 января 1941 г. в нее вошло еще и Приморское управление ГУ СДС НКВД СССР (на правах треста), объединившее 36 предприятий снабжения, сельского хозяйства и капитального строительства, дислоцированных во Владивостоке.

Параграф 2 «Управление морского транспорта и Колымское речное управление в системе снабжения Дальстроя в 1932-1941 гг.» посвящен описанию организационной структуры системы морского и речного транспорта Дальстроя.

В снабжении развивавшейся горной промышленности Северо – Востока одним из ключевых звеньев становились подразделения водного транспорта, доставлявшие необходимые

грузы непосредственно к потребителям<sup>1</sup>. После навигации 1932 г. Колымо-Индибирское управление речного транспорта было передано непосредственно в подчинение Дальстроя, а уже в начале 1933 г. его директором Э. П. Берзиным был подписан приказ об организации конторы водного транспорта как самостоятельной хозяйственной единицы, подчиненной дирекции треста. В состав конторы были включены: Управление Морским Транспортом (УМТ или Мортран); Сплавной транспорт; Колымско-Индибирское речное пароходство (КИРП), в дальнейшем переименованное в Колымское речное управление Дальстроя (КРУДС). К концу 1938 г. в ведении УМТ находились малый и местный каботаж, а также судоремонтный завод (№ 2). Однако, в целях оптимизации работы в 1940 г. для осуществления поставленных задач руководством Дальстроя полномочия Управления Морским Транспортом были переданы Управлению Нагаевского Торгового Порто (УНТП), а завод № 2 превратился в автономное предприятие.

Другой важной задачей было строительство собственных судов и портовых сооружений, без которых было невозможно осуществлять быструю и качественную перевалку грузов. С 1933 г. в б. Нагаева были заложены первые катера и кунгасы для разгрузки на рейде прибывающих пароходов. Одновременно из Владивостока начались поставки рейдовых судов. В этом же году созданная контора по строительству порта в составе Управления морского транспорта приступила к работе. Уже в 1934 г. был сдан в эксплуатацию первый 50-метровый причал, а в 1937 г. территория портовой площадки была доведена до 96,7 тыс. м<sup>2</sup>. Созданные условия позволяли разгружать непосредственно на берег сразу несколько морских пароходов, а на берегу разместить складские сооружения.

К 1935 г. бурный рост промышленного освоения Северо-Востока, а, следовательно, и ежегодно растущая потребность в увеличении объемов снабжения с «материка» вызвали острую необходимость в увеличении тоннажа флота и приобретении собственных пароходов. В 1935 г. в Голландии для Дальстроя были куплены морские пароходы «Ягода», «Джурма» и «Кулу». А в 1936 г. в Англии было куплено еще одно крупнотоннажное судно – «Николай Ежов». Приобретенные пароходы по водоизмещению и техническому оснащению являлись наиболее крупными и быстроходными в гражданском флоте Тихоокеанского бассейна. Это событие ознаменовало собой качественно новый этап в обеспечении необходимыми грузами территории Дальстроя. С полной уверенностью можно утверждать, что с этого времени Дальстрой приобрел определенную «транспортную» независимость и мог своими силами обеспечивать частичное выполнение плана по доставке грузов. Начиная с этого момента, удельный вес завезенного груза судами Дальстроя ежегодно увеличивался. Если в 1935 г.

---

<sup>1</sup> Это объясняется тем, что в течение практически всего времени деятельности Дальстроя, а особенно в первое ее десятилетие, горные предприятия разрабатывали, прежде всего, россыпные месторождения золота, располагавшиеся собственно в речных долинах.



только 30,7 % от завезенного груза пришлось на долю собственного флота Дальстроя, то уже в 1937 г. аналогичные показатели достигли 68,7 %. В 1938 г. флот Дальстроя пополнился еще одним крупнотоннажным судном, купленным в США. В то же время пароход «Кулу» был выведен из подчинения Дальстрою.

Наравне с этим возрастало количество судов местного флота Дальстроя, что позволяло значительно увеличивать количество перевезенных в прибрежные пункты грузов.

Однако, несмотря на улучшение качественных характеристик морского флота Дальстроя, его работе было присуще регулярное невыполнение норм разгрузки судов, что приводило к значительным простоям кораблей и отставания их от графика грузоперевозок. Причины здесь крылись в нехватке и низкой квалификации работников.

Наряду с развитием внешних сегментов системы водных коммуникаций Дальстроя в описываемый период развивалась и речная инфраструктура, обеспечивавшая доставку грузов горным предприятиям от морских портов арктического побережья. На Колымское Речное Управление Дальстроя (КРУДС), созданное 2 августа 1933 г. на основе КИУРТа, была возложена задача по освоению реки Колымы и организации по ней перевозок грузов в приисковые районы.

Как и перед УМТ в первые годы деятельности, перед КРУДС стояла задача по созданию собственной базы речного флота. Эта задача решалась двумя способами. Баржи и мелкие катера строились собственными силами. А буксиры и самоходный флот доставляли специальными Лено-Колымскими экспедициями. Это был основной путь доставки пароходов с р. Лены в 1933-1937 гг.

Судостроение на р. Колыме обеспечивалось полученными с р. Лены деталями и отчасти из местного леса, и в основном предназначалось для обеспечения перевозок на верхнем плесе реки баржами малого тоннажа. Таким образом, речной флот Дальстроя ежегодно увеличивался, как за счет завоза судов, так и за счет собственного строительства на р. Колыме. В 1937 г. был значительно увеличен состав как парового, так и несамоходного флота КРУДС. Количество пароходов достигло 41 единицы, а несамоходный флот состоял из 71 баржи, что, безусловно, позволило увеличить объем грузоперевозок в приисковые районы. В тот же период времени в Ленском пароходстве находилось 38 единиц самоходного флота и 152 единицы несамоходного. Это, в свою очередь, показывает, что за сравнительно короткий промежуток времени Дальстрою удалось создать на р. Колыме флот, сравнимый с флотом на р. Лене.

Для обеспечения необходимым снабжением и создания регулярной транспортной связи новых районов деятельности Дальстроя начиная с 1938 г. КРУДС начало транспортное освоение р. Индигирки.

Таким образом, в 1932 – 1941 гг. Дальстроем был создан, если можно так сказать, «толчковый» каркас системы морских и речных транспортных коммуникаций, решавших задачи снабжения развивавшейся горной промышленности на Северо – Востоке.

В параграфе 3 «Водный транспорт в снабжении Дальстроя в 1931-1941 гг.: количественные и качественные показатели» речь идет о роли снабжения в достижении Дальстроем поставленных задач по форсированному освоению Северо-Востока.

С прибытием в район предстоящей деятельности, руководство треста «Дальстрой» столкнулось с комплексом проблем, которые были обусловлены зачаточным уровнем социально-экономического развития региона. В районе развертывания работ, да и то в небольших количествах можно было добывать песок, камень, дрова, часть строевого леса, смолы и древесного угля. Все остальные товары и продукты, необходимые для развертывания работ предстояло доставлять с «материка». По причине большей изученности пути доставки грузов к приискам через Нагаево и лучшим географическим расположением бухты именно она стала основным перевалочным пунктом..

К 1933 г. по сравнению с остальными пунктами Охотского моря значительно возрос грузопоток, направленный в б. Нагаева. Так, в течение года в б. Нагаева было завезено 66,5 % от всех прибывших грузов в пункты Охотского моря. 28 % всех хлебных грузов прибывших по портам Тихого океана приходились на долю Дальстроя, а машин и оборудования – 47 %. В это же время, Петропавловск - Камчатский получил в 1933 г. 7,4 % от всех хлебных грузов, отправленных по Тихому океану. Таким образом, б. Нагаева уже к 1933 г. стала крупным потребителем грузов в общем грузообороте портов СССР в Тихом океане, а среди пунктов Охотского моря приобрела доминирующую роль. К 1935 г. Дальстрой вышел на новый уровень снабжения, увеличив основные показатели доставки грузов в среднем на 30 %. Таким образом, 1935 г. явился переломным в организации снабжения Дальстроя, что, безусловно, способствовало увеличению производительности горнопромышленных работ. Уже в 1935 г. на Колыме было добыто 14,5 т золота, а Дальстрой стал лидером среди золотодобывающих трестов страны.

Ключевую роль в этом сыграли морские порты Дальстроя – Нагаево и Амбарчик. В 1930-х гг. доставка грузов в Дальстрой морским транспортом из портов Тихого океана и Черного моря постоянно увеличивались. Преобладающая часть грузов (в среднем по годам – 92,5 %) была завезена на территорию Дальстроя через порт Нагаево. Доля Северного морского пути, хотя сравнительно и мала, но стабильно с 1933 по 1937 гг. составляла 6-7 %. В то же время количество грузов, завезенных из транзитных пунктов непосредственно на прииски до 1936 г. не превышало 22 % от поступившего количества, а с 1936 г. эта цифра увеличилась до 33 %. И здесь основная масса товаров была доставлена на прииски через Нагаевский

порт. Это объясняется открытием автомобильной трассы к приискам и соответственно возможностью увеличения грузопотока в верховья Колымы.

В 1938-1940 гг. были созданы основные транспортные узлы и базы по снабжению территории Дальстроя. Как и в предыдущие шесть лет преобладающая часть грузов доставлялась через Нагаевский порт. Основной ассортимент завозимой с материка продукции составляли горюче-смазочные материалы (34 % от общего количества перевезенных грузов), продовольствие (24 %), технические грузы (22 %), фураж (9 %), уголь (5 %), промышленные товары (2 %), лесозаготовки (1,7 %).

**Вторая глава** «Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1941-1945 гг.» состоит из трех параграфов.

Параграф 1 «Система снабжения как элемент организационной структуры Дальстроя в 1941-1945 гг.» посвящен анализу функционирования организационной структуры Дальстроя в военное время.

Начавшаяся война с Германией летом 1941 г. оказала существенное влияние на разветвленную сеть снабжения Дальстроя.. В июле 1941 г. трест Дальстройснаб был эвакуирован из г. Москвы в г. Новосибирск, в связи с чем в ноябре было ликвидировано новосибирское отделение. Должность уполномоченного по Одессе была ликвидирована, а уполномоченные в Харькове и Днепропетровске переведены в Свердловск и Челябинск. Сокращение представительств Дальстройснаба отразилось на выполнении плана по закупке товаров для Дальстроя. В 1941 г. было заготовлено товаров и материалов на 837833 тыс. руб. при годовом плане 958131 тыс. руб. (или 87,4 % от плана).

На Северо – Востоке дополнительные сложности в функционировании системы снабжения Дальстроя были обусловлены расширением зоны его деятельности в сторону Якутии. Создание новых горнодобывающих управлений (Индибирское горнопромышленное управление, Янское горнопромышленное управление) в абсолютно необжитых районах, лишенных транспортных коммуникаций, резко усложняло схему снабжения этой территории.

Одновременно сокращение подразделений и штатов работников с началом войны затронули и трест «Колымснаб». В 1942 г. в его структуре были ликвидированы многие подразделения. Количество работников в аппаратах контор и снабженческих баз снизилось более чем на 330 человек (10,8 % от общего количества работавших)

Структура снабжения Дальстроя с началом Великой Отечественной войны постоянно подвергалась изменениям, направленным на создание оптимальной системы предприятий, обеспечивавших снабжение Дальстроя всем необходимым. Несмотря на снижение отпускаемых правительством фондов, руководство Дальстроя смогло создать организационную структуру, позволившую развиваться производственному комплексу территории. Добыча

золота в 1941-1945 гг. стабильно оставалась на уровне 70 т в год. Добыча олова в 1944 г. даже возросла по отношению к 1941 г. Тресты «Дальстройснаб» и «Колымснаб», действовавшие в экстремальных условиях военного времени, смогли обеспечить необходимыми товарами стратегически важный для страны горнопромышленный комплекс Дальстроя.

В параграфе 2 «Управление морского транспорта и Колымское речное управление в системе снабжения Дальстроя в 1941-1945 гг.» описывается организационная структура подразделений Дальстроя отвечающих за функционирование морского и речного транспорта. Даны качественные и количественные характеристики морского и речного флота.

К началу навигации 1941 г. в составе УНТП находилось 4 собственных парохода общей грузоподъемностью 32,7 тыс. т. Тем не менее, на долю этих судов приходилось только 21 % от общей суммы планируемых перевозок на 1941 г. в порт Нагаево. Основную долю грузо-перевозок предполагалось произвести на судах Морфлота. Местный флот УНТП, работавший на побережье Охотского моря, в течение 1941 г. состоял из 15 единиц общей грузоподъемностью 2,6 тыс. т.

С 1942 г. с началом крупномасштабных поставок оборонных грузов из США, порт Дальстроя – Нагаево стал принимать и транзитные грузы Наркомата внешней торговли, отправлявшиеся в дальнейшем во Владивосток и Находку. Таким образом, в 1942 г. порт Нагаево приобрел оборонное стратегическое значение. Грузы НКВТ приходилось складировать на территории порта в ожидании дальнейшей отправки, что усложняло погрузо-разгрузочные работы в порту.

В течение войны в зимний период крупнотоннажные пароходы Дальстроя работали исключительно на перевозке грузов Наркомата Внешней торговли из США во Владивосток. В 1945 г. пароходы Дальстроя также должны были в течение года осуществлять перевозки по ленд-лизу. Фактически же, с началом военных действий Советского союза с Японией, суда Дальстроя были мобилизованы руководством Тихоокеанского флота для выполнения специальных заданий по высадке десантов в районах военных действий. В августе 1945 г. пароход «Дальстрой» при подходе к корейскому порту Сейсин подорвался на mine и был отправлен на ремонт в США.

В период 1941-1945 гг. стратегическое значение приобрел Северный Морской путь через Ледовитый океан. Одновременно с началом поставок по ленд-лизу в заполярных портах Дальстроя – Амбарчике и Певеке стали все чаще разгружаться пароходы под флагами США. Доставлявшиеся в порт Амбарчик грузы перегружались на речные суда КРУДС Дальстроя, которые перевозили их к горнопромышленным предприятиям по р. Колыме и р. Индигирке. Колымское речное управление Дальстроя стало единственным транспортным предприятием, способным обеспечить доставку товаров речным транспортом непосредственно к потреби-

телям в глубь территории Северо-Востока. К 1944 г. проблемой в перевозках стала большая изношенность имевшегося флота. Количество несамоходного флота речного управления Дальстроя за военные годы не только не увеличилось, но и уменьшилось: в 1944 г. на 10 % по отношению к 1941 г. Кроме этого, несамоходный флот КРУДС в значительной степени состоял из деревянных барж, которые к 1944 г. в значительной степени изнашивались и требовали замены. Это негативно отражалось на качестве перевозок и правилах эксплуатации речного транспорта.

Параграф 3 «Снабжение водным транспортом в развитии инфраструктуры Дальстроя 1941-1945 гг.» определяет место и роль системы снабжения Дальстроя водным транспортом в выполнении поставленных правительством задач наращивания темпов добычи драгоценных металлов.

Водный транспорт Дальстроя в 1941-1945 гг. выполнял значительный объем работ. Морские суда Дальстроя работали на поставках по ленд-лизу, а речной флот обеспечивал доставку топлива судам ГУСМП, проходившим по Северному Морскому пути из США в Мурманск и Архангельск.

Основными портами для приемки и выгрузки снабжения Дальстроя были порты Нагаево, Певек, и Амбарчик. Кроме этого грузопоток необходимых товаров был направлен по р. Яне в пос. Эге-Хая и по рр. Лене и Алдану в пос. Хандыга для снабжения отдаленных приисковых районов. Из грузов, доставлявшихся в Нагаево, 48 % составляли импортные, в том числе продовольствие, фураж, промтовары, оборудование, взрывчатые вещества и нефтепродукты. Характерно, что в Певек и Амбарчик все грузы завозились из США. Таким образом, с началом ведения военных действий пути грузопотока для нужд Дальстроя менялись, и преобладавшим стало снабжение из Америки. Увеличение количества импортных грузов, перерабатывавшихся в Нагаево для последующей отправки в Приморье, приводило к невыполнению планов доставки необходимых для самого Дальстроя материалов, оборудования и продовольствия. Это компенсировалось, с одной стороны, остатками в основном продовольствия и промтоваров прошлых лет, а так же значительным сокращением норм потребления продовольствия, как вольнонаемного населения, так и заключенных.

**Третья глава «Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1945 – 1957 гг.»** состоит из трех параграфов.

Параграф 1 «Система снабжения как элемент организационной структуры Дальстроя в 1945-1957 гг.». Всесоюзный трест «Дальстройснаб» в послевоенный период расширил территорию своей деятельности и продолжал закупать товары и вербовать работников практически на все территории Советского Союза. Начиная с 1948 г. основным пунктом отправки грузов из Приморья в Нагаево становится вместо Находки перевалочная база в б. Ванино.

Важнейшей причиной этого стала авария, произошедшая 24 июля 1946 г.: в порту Находка взорвался пароход «Дальстрой», загруженный взрывчаткой. В результате взрыва были разрушены пирсы, портовое хозяйство и склады.

На территории Дальстроя продолжал действовать трест «Колымснаб», но с 20 августа 1951 г. он передал часть своих полномочий Управлению материально-технического снабжения Дальстроя (УМТС Дальстроя МВД СССР). Отныне задача Колымснаба сводилась к доставке необходимых материально-технических ресурсов в районы Колымы и Чукотки, а УМТС, в свою очередь, обеспечивало рациональное распределение имевшихся товаров.

В 1953 г. существовавшие с момента образования Дальстроя параллельные органы снабжения (Колымснаб) и органы, курировавшие морской транспорт (УМТ), были объединены в одну структуру. Приказом начальника Дальстроя 15 сентября 1953 г. Управление Морского пароходства было ликвидировано и вошло в состав Управления Нагаевского порта, которое в свою очередь находилось в составе треста «Колымснаб». 1 апреля 1953 г. Тиксинское агентство Колымснаба, занимавшееся обслуживанием Янского ГПУ, было передано в ведение этой организации.

После образования в 1953 г. Магаданской области и придания Дальстрою функций обычного производственного главка изменилась и структура снабжения региона. Так, гострест «Колымснаб» 1 июля 1954 г. был разделен на два самостоятельных треста: государственный трест продовольственного снабжения и торговли - «Колымснаб» и государственный трест технического снабжения «Колымтехснаб» Дальстроя. Введение такой дифференциации весьма заметно способствовало улучшению качества снабжения края. В 1957 г. трест «Колымснаб» был упразднен: приказом Минцветмета № 15 от 15 января 1957 г. государственный трест «Колымснаб» и подчиненные ему предприятия из состава Дальстроя были переданы в ведение Главного управления рабочего снабжения Министерства цветной металлургии (ГлавУРС МЦМ). Трест «Колымтехснаб», напротив, продолжал интенсивно развиваться.

Параграф 2 «Водный транспорт в системе снабжения Дальстроя в 1945 – 1957 гг.» содержит характеристику основных технико-экономических показателей водного транспорта.

Морской и речной транспорт продолжал оставаться ключевым звеном в системе транспортных коммуникаций Дальстроя. После гибели парохода «Дальстрой» с января 1947 г. в составе флота ГУ СДС осталось три крупнотоннажных парохода. Перевозки осуществлялись и судами других ведомств. Характерной чертой этого периода оставались хроническое невыполнение плана морских перевозок на линиях из Владивостока, Ванино, Находки до Нагаево, Пестрой Дресвы (в заливе Шелихова) и залива Креста (Чукотка), изношенная материальная часть кораблей Дальстроя, отсутствие ритмичности в организации доставки грузов. В нави-

гацию 1948 г., например, в порт Амбарчик в июле прибыло 1 судно, в августе 7, а в сентябре 17 судов.

Работа речного флота в целом выглядела более результативной: росло количество судов (к 1950 г. только на ре. Яне было 23 самоходных судна и 51 несамоходных; общая грузоподъемность флота янского бассейна составила 15955 т), обустраивались речные пути, практически ежегодно, несмотря на сложные погодные условия, выполнялись плановые задания по доставке грузов потребителям. Но хроническим недостатком системы снабжения Дальстроя продолжала оставаться материально техническая база портового складского хозяйства в г. Магадане, Амбарчике и пристанях на рр. Колыма, Яна, Индигирка. Большая часть грузов по прибытию на территорию Дальстроя находилась на открытых площадках, что приводило к порче товаров и в конечном итоге к их потере. Нельзя не отметить и крайне негативные последствия взрыва пароходов «Выборг» и «Генерал Ватутин», груженных взрывчаткой, в бухте Нагаево 19 декабря 1947 г. В результате значительных разрушений портовое хозяйство было надолго парализовано. Сумма убытков исчислялась 116 млн. руб.

Обеспеченность УМП рабочей силой в конце 1940-х гг. превосходила от плановую. Однако потребности в инженерно-технических работниках были удовлетворены на 96,8 %, а в служащих – на 81 %. И все таки основной причиной невыполнения планов перевозок морскими судами по-прежнему оставалась низкая дисциплина портовых работников, минимальное использование механизмов, отсутствие контроля со стороны руководящих органов и, как следствие, систематические задержки пароходов на погрузо-разгрузочных работах.

В параграфе 3 «Водный транспорт и обеспеченность Дальстроя основными видами снабжения в 1945-1957 гг.» показаны особенности снабжения территории Дальстроя водным транспортом.

Порт Нагаево являлся основным грузополучателем товаров для Северо - Востока. В порту Амбарчик разгружались пароходы, привозившие грузы для приисковых районов верхней Колымы, коренного населения Заполярья, а так же грузы, отправляемые потом в устье Индигирки и Певек. В сентябре 1945 г. были прекращены поставки по ленд – лизу из США, что практически сразу же отразилось на населении Дальстроя и его производственной деятельности. Так, например, Дальстрой не располагал достаточными запасами, например, хлопчатобумажных и шерстяных тканей, а прекращение американских поставок привело к тому, что он получил вместо 6,2 млн. м. лишь 2,4 млн. м. хлопчатобумажных тканей. А воспоминания бывших заключенных говорят о том, что в это время заметно ухудшилось качество продовольствия, которое в годы войны в значительных масштабах доставлялось из США.

В дальнейшем в силу неспособности морского флота ритмично перевозить необходимые Дальстрою грузы, он стал испытывать дефицит горного оборудования и запчастей к не-

му, химикатов, строительных материалов (особенно страдала здесь Чукотка) и т.д. Это же характерно и для поступления других товаров. Так, например, в 1956 г. в продснаб Чаун – Чукотского ГПУ (Певек) было завезено сухого молока 3 т вместо необходимых 20 т на год, вместо 65 т колбасы было доставлено 15 т, вместо 100 т яиц завезено 27 т. Остро не хватало шерстяных тканей, швейных и меховых изделий, кожаной обуви. На этом фоне буквально анекдотичной выглядит доставка на Чукотку нескольких тысяч подков (при наличии здесь не более десятка лошадей) и купальных костюмов, которым Чукотка оказалась обеспеченной на 20 лет вперед.

В целом же реальные результаты функционирования системы снабжения Дальстроя в 1945 – 1957 гг. оказывались довольно противоречивыми. Получая в свое распоряжение колоссальные объемы ресурсов, она оказывалась все более и более не в состоянии выполнять ставившиеся перед ней задачи – обеспечивать устойчивый процесс сохранения и увеличения уровня добычи минеральных ресурсов.

В **заключении** диссертации подведены основные итоги исследования, сделаны обобщения. Наше исследование позволяет сделать вывод о том, что водный транспорт для Дальстроя был одним из важнейших звеньев системы снабжения. Именно от ее работы прямо зависела успешность проводимых геологоразведочных и горнопромышленных работ на Северо - Востоке.

1932-1941 гг. характеризовались кристаллизацией структуры органов снабжения Дальстроя, которая к началу войны включала в себя три треста, занимавшиеся вопросами его обеспечения необходимыми материалами и товарами («Дальстройснаб НКВД», «Колымснаб НКВД» и Приморское управление ГУ СДС). В предвоенный период морской флот Дальстроя не справлялся с растущими потребностями региона, хотя в целом наблюдался последовательное увеличение объема грузов, завозившихся в Нагаево.

В годы войны снабжение «Дальстроя» с «материка» необходимыми ресурсами резко сократилось. Несмотря на снижение отпускаемых правительством фондов, руководство Дальстроя сохранило организационную структуру предприятий снабжения, позволившую развиваться производственному комплексу территории. Тресты «Дальстройснаб» и «Колымснаб», действовавшие в экстремальных условиях военного времени, смогли обеспечить необходимыми товарами стратегически важный для страны горнопромышленный комплекс Северо - Востока. В 1941 - 1945 гг., несмотря на общее снижение грузопотоков в регион, особенно в порт Нагаево, доставка товаров в порт Амбарчик оставалась стабильной и постепенно возрастала. Это, в свою очередь, послужило толчком к интенсивному развитию судоходства по р. Колыме и р. Индигирке. Речной транспорт на Северо- Востоке, как и морской,



в годы Великой Отечественной войны приобрел стратегическое значение и смог обеспечить снабжение отдаленных районов территории Дальстроя.

В послевоенный период (1945-1957 гг.) расширение географии горного производства на территории Дальстроя привело к увеличению числа пунктов перевалки грузов, доставлявшихся морем для Дальстроя. Это были порт Нагаево, порт Амбарчик, порт Певек, бухта Пестрая Дресва, залив Креста и устье р. Индигирки. Однако их техническая вооруженность далеко отставала от потребностей.

1945 – 1957 гг., вплоть до упразднения Дальстроя в его деятельности нарастали серьезные кризисные явления, характерные, прежде всего, для горной промышленности, становившейся все менее эффективной. В этом свою негативную роль сыграла и неустойчивая работа его снабженческих структур, оказавшихся не в состоянии грамотно распределять имевшиеся продовольственные и технические ресурсы, допуская огромные масштабы хищений и порчи грузов. Лишь создание Магаданской области и передача Дальстроя в ведение гражданских министерств с дальнейшей его ликвидацией в 1957 г. смогли остановить падение уровня добычи природных ископаемых. Последальстроевое развитие Северо – Востока ясно показало, что в поступательном развитии экономики региона значимым оказалось функционирование выстроенной на новых, не специфически гулаговских, принципах системы снабжения региона всем необходимым.

### III. ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ.

1. Бродкин М. С. Складывание и функционирование системы снабжения Дальстроя в 1930-х – начале 1940-х гг. // Вестник Томского государственного университета. Бюллетень оперативной научной информации «Современные проблемы отечественной и всеобщей истории». 2006. № 90. Октябрь. – С. 42-52 (0,4 п.л.), **издание, рекомендованное ВАК РФ.**
2. Бродкин. М. С. Морской путь снабжения Дальстроя в 1932-1937 гг. // II межвузовская научно-практическая студенческая конференция: тезисы докладов. – Магадан : Изд. СМУ, 2001. – С. 3-6 (0,2 п.л).
3. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя по р. Колыма в 1932-1937 гг. // II Диковские чтения: материалы научно-практической конференции, посвященной 70-летию Дальстроя. – Магадан, 2002. – С. 62 - 66 (0,29 п.л.).
4. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя Северным морским путем: Ленно-Колымские экспедиции 1933-1935 гг. // III межвузовская научно-практическая конференция сту-

- денческой и учащейся молодежи, г. Магадан, 23-24 апр. 2002 г.: тезисы докладов. – Магадан, 2003. – С. 20 - 22. (0,21 п.л.).
5. Бродкин М. С. Первые годы деятельности Колымского речного управления Дальстроя и комплектование речного флота (1932-1937 гг.) // Актуальные вопросы гуманитарных наук: студ. сб. науч. работ / Отв. ред. Р. П. Корсун. – Магадан, 2003. – С. 37 - 40 (0,16 л.).
  6. Бродкин М. С. О развитии Морского транспорта на Северо-Востоке в 20-30-е гг. // Корсун Р. П.; Трушников М. Ю. Краеведение в старших классах на основе модульного обучения. – Магадан, 2003. – С. 18-19 (0,1 п.л.).
  7. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя морским транспортом в 1938-1940 годы. // Актуальные вопросы гуманитарных наук: студ. сб. науч. работ / Отв. ред. Р. П. Корсун. – Магадан, 2004. – С. 35-37 (0,12 п.л.).
  8. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя речным путем 1938-1940 гг. // Северо-Восток России: Прошлое, настоящее будущее. Материалы II региональной научно - практической конференции – Магадан, 2004. – С. 25-27 (0,23 п.л.).
  9. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя водным транспортом в 1932-1941 гг. // Идеи, гипотезы, поиск...: Сб. ст. по материалам XII научной конференции аспирантов, соискателей и молодых исследователей Северного международного университета – Магадан, 2005. – С. 49-52 (0,2 п.л.).
  10. Бродкин М. С. Из истории развития речных путей снабжения Дальстроя в 1941-1945 гг. // Колымский гуманитарный альманах. Выпуск 1 / Под ред. А. И. Широкова. – Магадан, 2006. – С. 103-117 (0,8 п.л.).
  11. Бродкин М. С. Снабжение Дальстроя по реке Колыме в 1932-1945 гг. // IV Диковские чтения: Материалы научно-практической конференции, посвященной 250-летию российской научной академической монографии С. П. Крашенинникова «Описание земли Камчатки». – Магадан, 2006. – С. 204-206 (0,4 п.л.).