

На правах рукописи

Поздняков Алексей Феликсович

**МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО НА СЕВЕРЕ ДАЛЬНЕГО  
ВОСТОКА СССР В 20–50-е ГОДЫ XX СТОЛЕТИЯ**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

Автореферат  
диссертации на соискание учёной степени  
кандидата исторических наук

Томск – 2010

Работа выполнена на кафедре всеобщей истории и истории России  
ГОУ ВПО «Северо-Восточный государственный университет»

Научный руководитель: кандидат исторических наук, доцент  
Широков Анатолий Иванович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор  
Андреев Валерий Павлович

кандидат исторических наук, доцент  
Воробьёв Николай Васильевич

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Сахалинский государственный  
университет»

Защита состоится 14 мая 2010 г. в 15.00 часов на заседании диссертационного  
совета Д212.267.03 в ГОУ ВПО «Томский государственный университет» по адресу:  
634050, г. Томск, пр. Ленина, 36, учебный корпус № 3.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке ГОУ ВПО «Томский  
государственный университет» по адресу: г. Томск, пр. Ленина, 34а

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2010 г.

Учёный секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук, профессор

О.А. Харусь

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Северо-Восток России – это сложный, охватывающий огромную территорию экономико-географический комплекс, который в рассматриваемый нами период, по существу, находился на стадии интенсивного формирования.

Морское судоходство Северо-Востока явилось основой колонизации богатейших его территорий начиная с 1920-х годов. Особенно возрастает значение морского транспорта в предвоенные и военные годы. А в первое послевоенное десятилетие насущной необходимостью являлось максимальное участие торгового флота в освоении новых районов плавания и восстановлении довоенного объёма перевозок на Камчатку, Чукотку, в Якутию. Знание богатой истории флота нашей страны помогает понимать тенденции развития морского транспорта. Морское судоходство и в наши дни остаётся основой промышленного и продовольственного снабжения Дальневосточного региона.

В связи с этим 22 июня 2000 г. Правительством Российской Федерации была выработана концепция судоходной политики, которая определяет деятельность морского транспорта как неотъемлемую часть деятельности государства. Основными целями принятой концепции являются: поддержание торгового флота и портов на уровне, гарантирующем экономическую независимость и национальную безопасность, сокращение транспортных издержек, увеличение объёмов внешней торговли и транзитных перевозок через территорию страны.

**Степень изученности темы.** На основании анализа имеющейся литературы следует выделить два периода в исследовании истории морского судоходства на Севере Дальнего Востока СССР начала 1920–1950-х годов. Первый – советский, второй – постсоветский. Эта периодизация характеризуется сменой парадигмы в отечественной исторической науке на рубеже 1980–1990-х годов. А на начальном этапе изучения темы (начало 1920-х–1940-е годы) происходило накопление фактического материала.

Так, об истории русского торгового мореплавания на Дальнем Востоке в основном писали специалисты морского транспорта. Известный интерес для нашего исследования представляют труды А.А. Гвоздарёва и Г.П. Орленко<sup>1</sup>. Работы эти неодинаковы по своему научному уровню, многие вопросы истории мореплавания не получили должного отражения, но в них в определенной степени раскрыты условия развития морского судоходства и портового строительства на Дальнем Востоке.

---

<sup>1</sup>Гвоздарёв А.А. Морской транспорт на Русском Дальнем Востоке // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – №10; Орленко Г.П. Грузооборот Владивостокского торгового порта в прошлом и его перспективы в будущем // Экономическая жизнь Дальнего Востока. – 1924. – № 6–7.

На этом этапе были изданы и монографии выдающегося учёного-океанолога В.Ю. Визе<sup>2</sup>. В них представлены основные направления изучения Арктического бассейна в целях судоходства по Северному морскому пути, первые итоги начавшегося освоения территории.

Во второй половине 1950-х–конце 1980-х годов был осуществлён переход к научному осмыслению изучаемой проблемы, что объяснялось, прежде всего, причинами политического характера. Среди них – либерализация политического режима, вызванная решениями XX съезда КПСС. Именно в этот период был преодолён догматический подход к прошлому страны, созданы научные региональные центры, расширена источниковая база и тематика региональных исследований. В этой связи важное значение имел выход юбилейного сборника «Дальстрой. К 25-летию»<sup>3</sup>.

В нём были отражены взгляды непосредственных участников колонизации Северо-Востока на «героический период» истории края, предложен анализ основных направлений деятельности Дальстроя – золото- и оловодобыча, геологоразведочные работы, создание вспомогательных отраслей экономики на Северо-Востоке (строительство, топливно-энергетический комплекс, сельское хозяйство и т.п.), который отличал субъективный подход к исследованию. Особый интерес представляют отдельные очерки этого сборника, а именно «Четверть века» П.И. Комарова, и Н.И. Заспы, где представлен факт прибытия в бухту Нагаевоа с ледорезом «Фёдор Литке» парохода «Сахалин», «Богатства недр – на службу Родине» С.Д. Раковского, «Строительство на Северо-Востоке» И.И. Лукина. Последние два очерка освещают факты доставки морскими судами на Охотское побережье первостроителей, работников геолого-разведочных партий с открытием навигаций различных лет рассматриваемого периода. «Грузы пошли на Север» Л. Александрова – о рейсе парохода «Сясьстрой», доставившего первый отряд будущих строителей Колымы – полторы тысячи демобилизованных красноармейцев Особой Краснознамённой Дальневосточной армии.

Проблемы транспортного освоения северных районов рассмотрены в работах Е.Д. Родина<sup>4</sup>, который подчёркивает, что широкое освоение природных богатств Северо-Востока невозможно без надёжных морских и речных транспортных связей.

А.И. Крушанов исторически последовательно проследил этапы развития отечественного мореплавания на Дальнем Востоке, показал задачи, которые решал морской транспорт в хозяйственном развитии и освоении российской окраины. В свою очередь, Н.А. Жихарев уделил особое внимание географическому

---

<sup>2</sup>Визе В.Ю. История исследования Советской Арктики.– Архангельск, 1934; *Он же*. Моря Советской Арктики: Очерки по истории исследования. – М.; Л., 1948.

<sup>3</sup>Дальстрой. К 25-летию. – Магадан, 1956.

<sup>4</sup>Родин Е.Д. Из истории освоения Северо-Востока (к 30-летию Колымской экспедиции И.Ф. Молодых 1928–1929 гг.) // Колыма. – 1958. – №5; *Он же*. Роль транспорта в промышленном освоении Колымы // Колыма. – 1959. – №2.

расположению территории Северо-Востока, экономическому и культурному состоянию Чукотки в дореволюционный период, а также событиям 1920-х годов, связанным с морской военной экспедицией на Охотское и Камчатское побережье белогвардейских отрядов и последующей их ликвидацией<sup>5</sup>.

С.В. Славин<sup>6</sup> отмечает важность существенной реорганизации Северной морской трассы для развития материально-технической базы Северо-Востока, анализирует методы работы и мероприятия по организации морских и речных плаваний. В отличие от работ С.В. Славина «История Дальневосточного пароходства» даёт лишь общую картину развития морского транспорта и кратко освещает деятельность Добровольного флота как предшественника Дальневосточного пароходства<sup>7</sup>.

Публикация Г.Г. Рощупкина<sup>8</sup> повествует о необходимости интенсивного проведения геолого-разведочных работ по открытию месторождений олова и вольфрама, которые частично были разведаны в 1930-е годы. Это определило основное направление развития экономики территории Чукотского полуострова, при этом отмечено, что именно с созданием Главного управления Северного морского пути в истории промышленного освоения Чукотки наступил новый этап, когда произошёл переход от разрозненных разведочных работ, проводимых хозяйственными организациями на побережье Восточной Чукотки, к планомерному централизованному геологическому изучению всей территории Чукотского округа.

Пяти томное академическое издание «История Сибири с древнейших времён до наших дней», вышедшее в 1968–1969 гг., по сей день является авторитетнейшим комплексным исследованием по истории Сибирского региона. В четвёртом томе освещено, как победа Октябрьской революции 1917 года и последовавшие за ней события – гражданская война, восстановление сельского хозяйства и транспортной инфраструктуры – отразились на дальнейшем развитии Сибири и Дальнего Востока. Пятый том «Истории Сибири» посвящён завершающему этапу социалистического строительства (1937–1965 гг.), дальнейшему развитию промышленности и послевоенной реконструкции системы транспортных коммуникаций<sup>9</sup>.

В трудах географа М.И. Белова на передний план выдвинуты вопросы экономического и научно-прикладного характера – изучение и освоение природных ресурсов Советского Севера. Рассмотрены также проблемы централизации управления, связанные с организацией регулярных плаваний по Северному морскому

---

<sup>5</sup>Крушанов А.И. О развитии торгового мореплавания на Русском Дальнем Востоке в последней четверти 19– начале 20 века // Материалы по истории Владивостока: Сб. статей. Владивосток, 1960; Жихарев Н.А. Очерки истории Северо-Востока РСФСР (1917–1953). – Магадан, 1961.

<sup>6</sup>Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961.

<sup>7</sup>История Дальневосточного пароходства (Очерки) / Отв. ред. Б.М. Дворняк, ред.-сост. В.Л. Левицкий, В.К. Лютиков и др. – М., 1962.

<sup>8</sup>Рощупкин Г.Г. Промышленное освоение Чукотки в годы предвоенных пятилеток (1929–1941 гг.) // Краеведческие записки. Магадан, 1968. – Вып. 7.

<sup>9</sup>История Сибири с древнейших времён до наших дней. – Л., 1968. – Т. 4; – Л., 1969. – Т. 5.

пути, осуществлением так называемых, опытных сквозных походов на п/х «Челюскин», ледорезе «Ф.Литке». Освещены транспортные морские операции, проводимые в навигации различных лет рассматриваемого в работе периода, и достигнутые успехи в транспортном освоении арктической трассы, ставшие возможными благодаря научному изучению морей и устьев сибирских рек, имевшему целью подготовку и обеспечение судоходства. Рассмотрены Ленские и Колымские рейсы. Отмечены особенности формирования промышленности Колымо-Индигирского района<sup>10</sup>.

С начала 1970-х годов в центр внимания региональных исследований был включён общий анализ проблем индустриализации и хозяйственного развития Дальнего Востока и его Севера. Но из-за отсутствия кадров профессиональных историков они фактически не изучались. В этом смысле наиболее значимыми для диссертационного исследования становятся работы Б.И. Мухачёва<sup>11</sup>, С.В. Гунько<sup>12</sup>.

Деятельность морской транспортной системы Северо-Востока в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) представлена в монографии Н.А. Колотова<sup>13</sup>. Основанная на архивных документах и воспоминаниях участников тех событий книга посвящена работе флота Дальневосточного пароходства в военный период, в приложениях представлены тактико-технические характеристики судов, биографии капитанов. Автор считает, что определённую роль в перевозках грузов по ленд-лизу сыграла покупка судов в США. «Эти морские суда в большинстве были построены в 1917–1919 гг., и, чтобы привести их в надлежащее состояние, требовались огромные усилия»<sup>14</sup>. Однако, мы считаем, что доля поставок судов старой постройки была незначительной в сравнении с приобретениями конца 1942–1944 гг.

Нельзя не отметить и вклад исследователя Г.А. Унпелёва<sup>15</sup>, который считает, что решающая роль в комплексном освоении природных богатств Камчатки, Чукотки и Колымы принадлежала Акционерному Камчатскому обществу и Дальстрою. Кроме того, автор на основе анализа опубликованных документов и архивных источников показал специфические особенности индустриализации на Севере Дальнего Востока СССР.

Наряду с учёными из Владивостока и Магадана к дальневосточной тематике обращались и томские историки. Среди них – С.С. Григорцевич и В.С. Флёров.

---

<sup>10</sup>Белов М.И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути. В 4 т. – Ленинград, 1969. – Т. 4; Он же. К 40-летию организации Главного управления Северного морского пути. О деятельности ГУСМП // Летопись Севера. – М., 1975. – Т. 7.

<sup>11</sup>Мухачёв Б.И. Начало промышленного освоения Колымы (1928–1937 годы) // Краеведческие записки. – Магадан, 1970. – Вып. 8.

<sup>12</sup>Гунько С.В. Из истории речного транспорта на Колыме // Краеведческие записки. – Магадан, 1972. – Вып. 9.

<sup>13</sup>Колотов Н.А. Океан в огне. – Владивосток, 1972.

<sup>14</sup>Цит по: Там же. С. 13.

<sup>15</sup>Унпелёв Г.А. Социалистическая индустриализация Дальнего Востока (1928–1932 гг.). – Владивосток, 1972.

Основными направлениями их исследований были: Гражданская война и борьба с иностранной экспансией на Северо-Востоке России, жизнь и условия существования коренных малочисленных народов. В частности, в монографиях В.С. Флёрова раскрыт процесс становления советской власти на Дальнем Востоке, детально изучены формы, методы организации снабжения и торговли, социально-экономическое и политическое положение региона<sup>16</sup>.

Из работ, вышедших в середине 1970-х годов, необходимо выделить публикацию С.В. Славина<sup>17</sup>. В ней рассматривается история судоходства по одной из главных транспортных артерий Советского Союза, а также общие вопросы формирования Главсевморпути как организации.

В.П. Бянкин<sup>18</sup> поставил задачу наиболее полного и точного исследования торгового мореплавания как исторического феномена, который оказал значительное влияние на экономическое развитие Дальневосточного региона.

Начало 1980-х–1990-е годы – второй период в изучении рассматриваемой темы. В эту пору был усилен инструментарий исторической науки, обогатилась проблематика исследований, открыты недоступные ранее архивные хранилища.

В этих условиях вопросы формирования системы морских транспортных коммуникаций Северо-Востока СССР нашли своё отражение в работе «Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980». В ней рассказывается об истории становления и развития Дальневосточного морского пароходства, о трудовых и боевых традициях моряков-дальневосточников. По мнению авторов, транспортное освоение Северо-Восточной морской трассы стало возможным благодаря параллельно ему, а в ряде случаев опережающему его развернувшемуся научному изучению морей и устьев рек, имевшему целью подготовку и обеспечение судоходства. Однако в данной работе практически ничего не говорится о плохом техническом состоянии флота пароходства в 1920–1930-е годы, о его неудовлетворительной работе и невыполнении планов перевозок в первые послевоенные семь лет. В этой связи просто необходимо сказать о монографии «Морской транспорт СССР – к 60-летию отрасли», которая содержит блок уникальных документальных сведений по организации мореплавания и деятельности морского флота и уделяет особое внимание научно-техническому прогрессу на морском транспорте<sup>19</sup>.

На региональном уровне в рамках постсоветского периода, продолжалось исследование таких тем, как колонизация края, развитие золотодобычи на Севере

---

<sup>16</sup>Флёров В.С. Строительство советской власти и борьба с иностранной экспансией на Камчатке. 1922–1926 гг. – Томск, 1964; *Он же*. Дальний Восток в период восстановления народного хозяйства. – Томск, 1973. – Т. 1.

<sup>17</sup>Славин С.В. Планирование деятельности Главсевморпути и первые исследования по экономике Северного Морского пути // *Летопись Севера*. – М., 1975. – Т. 7.

<sup>18</sup>Бянкин В.П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке. – Владивосток, 1979.

<sup>19</sup>Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. – Владивосток, 1980; *Морской транспорт СССР – к 60-летию отрасли*. – М., 1984.

Дальнего Востока, строительство Магадана. Они оказывались тесно связанными с репрессивной политикой и вопросами использования Дальстроем труда заключённых.

Интересные сведения по теме диссертационного исследования содержатся и в сборниках Северо-Восточного комплексного научно-исследовательского института ДВО РАН, которые освещают солидный пласт вопросов по историческим аспектам развития Северо-Востока России<sup>20</sup>. Изучением широкого круга проблем здесь отличаются работы А.Г. Козлова и И.Д. Бацаева, основанные на ставших доступными в это время секретных архивных материалах. Исследователи обратились к таким вопросам, как промышленное и транспортное строительство, система управления лагерными подразделениями.

В 2000 г. вышла в свет статья А.Г. Козлова<sup>21</sup>, где содержатся данные по морским рейсам пароходов Морфлота и Дальстроя, количеству перевозимых грузов и пассажиров, этапировавшихся заключённых, приведён перечень собственных крупных морских судов Дальстроя, описан случай гибели судна Дальстроя «Индибирка». Затем появляются труды А.Г. Козлова<sup>22</sup>, источниковую основу которых составляют подлинные документы и копии из фондов различных архивных хранилищ; И.Д. Бацаева<sup>23</sup>, где обозначен широкий спектр вопросов становления и развития комбината особого типа, включая геологоразведку, добычу золота и олова, дорожное и промышленное строительство, автомобильный, морской, речной транспорт.

Надо отметить, что А.Г. Козловым<sup>24</sup> различные аспекты темы создания и развития флота Дальстроя уже рассматривались в его общих и специальных работах, в материалах центральной и региональной периодической печати. Информация же о количестве транспортированных на пароходах Дальстроя заключённых в первые послевоенные годы представлена в статье И.Д. Бацаева<sup>25</sup>.

Таким образом, ценность публикаций А.Г. Козлова и И.Д. Бацаева для диссертационного исследования довольно высока. Она состоит в привлечении значительного количества архивных документов, однако, их сравнительно-сопоставительный анализ практически отсутствует.

В труде С.И. Бояковой показаны деятельность Главсевморпути по развитию речного судоходства, научному изучению арктических районов, место и роль этой

---

<sup>20</sup> *Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛАГ.* – Магадан, 1996; *Северо-Восток России с древнейших времён до наших дней: новые экскурсы в историю.* – Магадан, 1996.

<sup>21</sup> *Козлов А.Г. Севвостлаг НКВД СССР. 1937–1941 // Исторические исследования на Севере Дальнего Востока.* – Магадан, 2000.

<sup>22</sup> См. например: *Он же.* Магадан: история возникновения и развития. Часть 1. (1929–1939 гг.). – Магадан, 2002.

<sup>23</sup> *Бацаев И.Д. Особенности промышленного освоения Северо-Востока России в период массовых политических репрессий (1932–1953).* Дальстрой. – Магадан, 2002.

<sup>24</sup> *Козлов А.Г. Создание морского флота Дальстроя: предыстория и история (1932–1941) // Материалы по истории Севера Дальнего Востока.* – Магадан, 2004.

<sup>25</sup> *Бацаев И.Д. Обострение криминальной обстановки в ИТЛ Дальстроя (середина 40-х–начало 50-х гг.) // Материалы по истории Севера Дальнего Востока.* – Магадан, 2004.



организации в общественно-политической жизни Якутии, раскрыто значение перевозок по трассе Северного морского пути для экономики республики. В монографии на примере работы ГУСМП в 1930-е годы был восполнен пробел в историографии проблемы. При этом автор не вдавался собственно в исследование истории открытия и эксплуатации Северного морского пути<sup>26</sup>.

Истории доставки по дальневосточным маршрутам грузов ленд-лиза – американской военной помощи Советскому Союзу через Тихий океан в годы Великой Отечественной войны – посвящена монография А.Х. Паперно<sup>27</sup>. Автору, используя архивные источники и ценнейшие свидетельства участников тех событий, удалось воссоздать картину Тихоокеанской транспортной эпопеи.

М.А. Ковальчуком<sup>28</sup> рассматриваются вопросы технического развития и правового регулирования транспортной отрасли, формирования кадров, их профессиональной подготовки, а также жизненный уровень и правовое положение работников транспорта. Автор считает, что сфера влияния морского транспорта на Дальнем Востоке и его Севере в 1920-е–1930-е годы оставалась географически неизменной, однако его доля в магистральных перевозках перед Великой Отечественной войной была незначительной. Тем не менее, морское судоходство оказало огромное влияние на экономическое развитие Дальневосточного региона как на осваиваемую территорию, следовательно, и темпы роста перевозок здесь были выше общероссийских. Л.М. Медведева<sup>29</sup> также комплексно исследует историю развития железнодорожного, морского, речного, автомобильного и авиационного транспорта, путей сообщения на Дальнем Востоке СССР, освещает вопросы колонизации региона, показывает роль, которую в их решении сыграли транспортные коммуникации. Автор отмечает, что при формировании транспортной системы и, соответственно, структуры перевозок на Дальнем Востоке в 1920–30-е годы была полностью осуществлена государственная концепция, в результате которой все виды транспорта способны были служить задачам крупного общественного производства<sup>30</sup>.

Итак, на рубеже XX–XXI веков отечественные учёные получили возможность освещать конкретно-историческую картину развития Дальнего Востока и его Севера без изъятия отдельных фактов. Историки, стали больше внимания уделять транспортной тематике, как в обобщающих, так и в специальных исследованиях.

Например, монография А.И. Широкова «Дальстрой: предыстория и первое десятилетие»<sup>31</sup>, содержит анализ основных направлений социально-экономической

---

<sup>26</sup>Боякова С.И. Главсевморпуть в освоении и развитии Севера Якутии (1931– июнь 1941 г.). – Новосибирск, 1995.

<sup>27</sup>Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. – М., 1998.

<sup>28</sup>Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России. 70-е годы XIX в. – июнь 1941 г. // Автореф. дисс. ... д-ра ист. наук. – Иркутск, 1998.

<sup>29</sup>Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века). – Владивосток, 2002.

<sup>30</sup>Там же. С. 241.

<sup>31</sup>Широков А.И. Дальстрой: предыстория и первое десятилетие. – Магадан, 2000.

политики Советского государства на Северо-Востоке России в 1920–1930-е гг. По мнению автора, комплексное развитие региона становилось возможным только благодаря формированию устойчивой системы транспортных коммуникаций, которая была создана Дальстроем за 1932–1935 гг., а также насыщению этой территории трудоспособным населением<sup>32</sup>. А.И. Широковым в статье «Организационные формы колонизации Северо-Востока России в 1930–1950-х гг.» была также предпринята попытка определить нормативно-правовой статус комбината особого типа, которым являлся Дальстрой, а также обосновать положение о том, что «вся деятельность этой военизированной организации была направлена только лишь на решение задач и обеспечение имперских амбиций советского политического режима»<sup>33</sup>. Последняя же монография автора «Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920–1950-е гг.: Опыт и уроки истории» является, по сути дела, первым в отечественной историографии исследованием, которое осуществлено на примере изучения Дальстроя в системе отношений «центр–периферия» и характеризует особенности формирования социально-политической инфраструктуры и транспортных коммуникаций Северо-Востока СССР и<sup>34</sup>.

В работе А.С. Навасардова<sup>35</sup> изучены проблемы развития всех видов транспорта в 1932–1937 гг. на Колыме, рассматриваются вопросы организации Дальстроем морских перевозок и строительства порта Нагаево, а также приобретения и эксплуатации собственного флота. При этом отмечена роль труда заключённых в формировании внутренних коммуникаций треста Дальстрой. Создание же транспортной инфраструктуры Дальнего Востока и его Севера в 1920-е годы остались за рамками вышеуказанной работы.

История морских транспортных связей в первое послевоенное и последующие десятилетия исследуется в книгах В.И. Абоносимова<sup>36</sup>. Анализируя роль технического прогресса в развитии мореплавания и портового строительства, а также многолетний практический опыт судоводителей, автор считает, что главным фактором освоения морей Арктики и обеспечения безопасности судоходства остаются люди, особенно капитаны. В.И. Абоносимов говорит и о требованиях, которым они должны соответствовать.

В.А. Ильиной раскрыты деятельность и роль Акционерного Камчатского общества в хозяйственном освоении и развитии территорий Северо-Востока СССР в 1927–1941 гг. В работе, в частности, показано выполнение АКО таких транспортных

---

<sup>32</sup> Широков А.И. Дальстрой: предыстория и первое десятилетие. – Магадан, 2000. – С. 56, 91.

<sup>33</sup> Он же. Организационные формы колонизации Северо-Востока России в 1930-1950-х гг. // Колымский гуманитарный альманах. – Магадан, 2007. – Вып. 2.

<sup>34</sup> Он же. Государственная политика на Северо-Востоке России в 1920-1950-х гг.: Опыт и уроки истории. – Томск, 2009. – С. 127–154, 252–276, 357–388.

<sup>35</sup> Навасардов А. С. Транспортное освоение Северо-Востока России в 1932–1937 годах. – Магадан, 2002.

<sup>36</sup> Абоносимов В.И. Так держать, капитан! – Владивосток, 2002; Он же. За Полярной звездой. – Владивосток, 2007.

функций, как завоз промснаряжения, рабочей силы на рыбокомбинаты и предприятия, продовольствия для всего населения Камчатки, вывоз и сдача готовой продукции государству, постройка и ремонт судов маломерного флота. Автор также считает, что важнейшим компонентом создаваемого транспортного комплекса Северо-Востока в 1920–1930-е годы должно было стать современное портовое хозяйство, однако меры по его развитию, которые были предприняты государственными органами и краевыми властями, не дали ожидаемого результата<sup>37</sup>.

М.С. Бродкиным освещается история создания и развития системы снабжения водным путём Северо-Востока СССР в период деятельности Дальстроя (1931–1957 гг.)<sup>38</sup>. В ней уделяется особое внимание анализу номенклатуры грузов, их количеству, которое было перевезено по рекам Колымско-Индибирского края. Автором также предпринята попытка проследить трансформацию организационной структуры органов снабжения в экстремальных условиях периода Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.), при которых Дальстрой смог организовать стабильную работу по добыче драгоценных металлов, а также в первое послевоенное десятилетие, когда грузопотоки в Дальстрой достигают своего максимума.

Характеризуя постсоветский период в изучении транспортного освоения Северо-Востока, можно констатировать, что данная проблематика обрела статус самостоятельного научного направления благодаря работе магаданских историков. Наиболее же полное освещение получила деятельность АКО, Дальстроя и Главсевморпути. Кроме того, сегодняшнее положение в изучении истории морского судоходства на Севере Дальнего Востока СССР и различных связанных с ним проблем характеризуется значительным количеством научно-исследовательских и публицистических работ. В то же время степень изученности темы нельзя признать достаточной, и в частности, это касается первой половины 1920-х и начала 1950-х годов.

Сказанным выше определяется **цель** настоящего диссертационного сочинения – реконструкция истории отечественного морского судоходства на Севере Дальнего Востока СССР и его роли в экономическом преобразовании края в 20–50-е годы XX столетия.

Для достижения главной цели необходимо решить **следующие задачи**:

1. Изучить динамику структуры управления морским судоходством, его техническое состояние на Севере Дальнего Востока СССР в 1920-е годы.

2. Представить структуру управления торговым мореплаванием, технические характеристики судов с момента образования Дальстроя до начала Великой Отечественной войны, а также влияние ленд-лиза на формирование системы морских транспортных коммуникаций Севера Дальнего Востока в 1941–1945 гг.

---

<sup>37</sup>Ильина В.А. Акционерное общество в хозяйственном освоении и развитии Северо-Востока СССР в 1927–1941 гг. // Автореф. дис. ...канд. ист. наук. – Томск, 2008.

<sup>38</sup>Бродкин М.С. История снабжения Дальстроя водным транспортом в 1932–1957 гг. // Автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Томск, 2008.

3. Исследовать дальнейшие изменения в организации работы флота, его оснащённость в первое послевоенное десятилетие (1946–1957 гг.).

4. Показать влияние деятельности морского торгового флота в регионе на социально-экономическое развитие территории.

**Объектом исследования** является транспортная политика Советского государства на Севере Дальнего Востока СССР в 1920-е–1950-е годы. **Предметом** – морское судоходство как один из важнейших инструментов реализации этой политики в регионе в указанный период.

**Территориальные рамки** исследования охватывают моря двух океанов – Северного Ледовитого и Тихого: Охотское, Берингово, Чукотское, Восточно-Сибирское, Лаптевых, к которым изначально тяготели районы территории деятельности Добровольного флота и Дальневосточной главной конторы Совторгфлота, а затем Дальстроя и ДВМП.

**Хронологические рамки** исследования определяются периодом развития морского судоходства в 1920-е–1950-е годы. Нижняя граница периода обусловлена годом восстановления работы во Владивостоке Дальневосточного отделения Добровольного флота (октябрь 1922 г.), как основы становления морских транспортных связей. Верхняя граница периода – завершением деятельности Дальстроя и передачей от Магаданского совнархоза Управления Нагаевского морского порта и пароходства в ведение Дальневосточного Объединённого морского пароходства в 1957 г.

**Методологическим основанием** диссертации стал системный подход, неотъемлемыми частями которого являются структурно-функциональный анализ и межсистемное взаимодействие. С их помощью была изучена внутренняя структура и механизм деятельности системы морских транспортных коммуникаций Северо-Востока в целом, и Дальстроя в частности. В нашем случае предметом анализа стали связи между несколькими системными объектами – системой морских транспортных коммуникаций СССР и Дальстроем, структурами, занимавшимися транспортным обеспечением Дальстроя и подразделениями, которые организовывали работу морского транспорта Северо-Востока.

Концепция модернизации, понимаемая как комплекс социально-экономических, политических и культурных преобразований в обществе, непосредственно связана с процессом индустриализации. А главная задача морского флота Дальневосточного пароходства и Дальстроя заключалась в полном удовлетворении быстро растущих потребностей горнодобывающей промышленности в каботажных перевозках при значительном повышении их надёжности, эффективности, качества, реконструкции старых и строительстве новых судов.

Не последнюю роль сыграла теория «фронта», автором которой является американский историк Фредерик Джексон Тёрнер (1861–1932). По его мнению, «фронт» – это осваиваемая окраина, где слаба государственная власть «центра» и

имеет место быть необычайно высокая степень смешения элементов различных культур. Однако, с нашей точки зрения, «фронтиром» является береговая зона – исторический форпост колонизации континентов и освоения Мирового океана. Хотелось бы упомянуть и о «Теории морской силы» контр-адмирала ВМФ США Альфреда Тайера Мэхэна (1840–1914), который утверждал, что главными инструментами в коммерческой деятельности и политике государства, являются морская торговля и военно-морской флот. Соответственно, экономическая стабильность будет зависеть от производства (обмен товаров и услуг через водные пути), судоходства, которое реализует этот обмен, и деятельности колоний, которые производят товарообмен на мировом уровне.

Следование принципам историзма и объективности позволило рассмотреть в диссертационном исследовании процесс формирования системы морских транспортных коммуникаций Дальнего Востока и его Севера в саморазвитии, выявить качественные изменения, которым она подверглась в течение 1920–1941 гг., во время Великой Отечественной войны и в первое послевоенное десятилетие.

Среди собственно исторических методов необходимо выделить структурно-типологический, аналитико-тематический, историко-генетический и другие методы.

С помощью структурно-типологического метода были обобщены явления, события, факты истории морского судоходства Северо-Востока СССР в обозначенный период, а имеющиеся данные вскрыли специфические особенности организации работы морского транспорта. Аналитико-тематический метод в сочетании с библиографическим широко использовался нами при поиске, отборе и систематизации архивных материалов, изучении специализированной литературы по теме исследования. Историко-генетический метод применялся для разбора процессов и явлений, происходивших в системе морских транспортных коммуникаций Северо-Восточного региона в 1920–1950-е годы, выявления причин и факторов, обусловивших формирование и развитие этой системы. Сравнительно-исторический метод в исследовании такого феномена, как морское судоходство, предполагает раскрытие его многообразных свойств и характеристик, даёт возможность наиболее широко охватить такие исследуемые понятия, как межрайонные и внутрирайонные морские перевозки, прогрессивные судоходные технологии (спаренная работа ледоколов и дизель-электроходов, лихтеровозная система), доля грузов большого и малого каботажа в грузообороте портов. В свою очередь, статистический метод использовался для детального рассмотрения таких понятий, как пассажирооборот, грузооборот, удельный вес груза в малом и большом каботаже. Для этого нам было просто необходимо опираться на цифровые показатели.

**Источниковая база** диссертационного исследования включает в себя неопубликованные и опубликованные документальные материалы, периодическую печать исследуемого периода, мемуарную и специализированную литературу.

**Опубликованные источники.** В процессе решения задач настоящей диссертации было обращено внимание на документы партийных и государственных органов. Их изучение помогло определить основные направления транспортной политики СССР, уяснить сущность процессов социально-экономического развития периферии<sup>39</sup>. Необходимо сказать и о материалах переписки, которая велась между правительствами Советского Союза, США и Великобритании во время Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Автора диссертации интересовали данные, которые связаны главным образом с вопросами поставок по ленд-лизу и их оплаты<sup>40</sup>.

В 2004 г. было опубликовано семитомное собрание документов по истории сталинского ГУЛАГа. В третий том данного издания были включены материалы об экономике этой структуры периода 1930-х – первой половины 1950-х гг., от начала массового использования труда заключённых до демонтажа системы принудительного труда в её сталинском варианте<sup>41</sup>. Содержащиеся в сборнике документы центральных архивных хранилищ отражают специфику деятельности Дальстроя как «комбината особого типа» и позволяют оценивать роль морского транспорта в развитии Северо-Востока СССР. Нельзя не упомянуть в этой связи об изданном в Магадане сборнике документов<sup>42</sup>, составителями которого стали И.Д. Бацаев и А.Г. Козлов. В нём содержится блок материалов, касающийся деятельности пароходов Дальстроя и ДВМП.

**Неопубликованные** документальные материалы, необходимые для решения задач диссертационного исследования, выявлены в четырёх архивах Российской Федерации: Государственном архиве Российской Федерации (ГАРФ), Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ), Государственном архиве Магаданской области (ГАМО).

Основной же массив источников, отражающих вопросы истории торгового мореплавания Северо-Востока СССР в 1931–1957 гг. содержатся в фондах последнего: Р-23 «Главное Управление строительства Дальнего Севера Министерства цветной металлургии СССР. 1932–1957 гг.» и Р-263 «Дальневосточное морское пароходство. Морской порт Нагаево».

В них наиболее интересной для диссертационного исследования представляется *внешняя документация*:

---

<sup>39</sup>Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). Т.7: 1938–1945. – М., 1985. – С. 66–68, 173–174.

<sup>40</sup>Переписка председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – Т. 2: Переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэнном (август 1941г. – декабрь 1945 г.). – М., 1976. – С. 9, 31–33.

<sup>41</sup>История сталинского ГУЛАГа. Конец 1920-х – первая половина 1950-х годов. Т.3. Экономика ГУЛАГа / Отв. ред. и сост. О.В. Хлевнюк. – М., 2004. – С. 95–96, 116–117, 154–155, 406–407.

<sup>42</sup>Бацаев И. Д., Козлов А.Г. Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах. Часть 1. (1931–1941). – Магадан, 2002.–С. 32–34; *Они же.* Дальстрой и Севвостлаг ОГПУ-НКВД СССР в цифрах и документах. Часть 2. (1941–1945). – Магадан, 2002. – С. 223–224.

1. Документы директивно-распорядительного характера. Постановления Совета народных комиссаров – Совета министров СССР, Наркомата путей сообщения, Наркомата внешней торговли, Наркомата иностранных дел, которые были обязательны к исполнению. К этой группе следует также отнести приказы и постановления СТО, НКВД, МВД, ММП и МЦМ СССР, которым подчинялся Дальстрой в 1931–1957 гг. В них были определены плановые задания основных и вспомогательных производств, его территория деятельности.

2. Отчётные материалы руководства Добровольного флота, Дальневосточного морского пароходства, Главсевморпути, Дальстроя, направлявшиеся в государственные органы СССР: полугодовые, годовые, за пять и десять лет отчёты о работе. К этой группе документов следует также отнести промышленно-финансовые планы, технические проекты, материалы перспективного развития и объяснительные записки к ним.

*Документы внутреннего делопроизводства* позволяют всесторонне анализировать все направления деятельности Дальстроя по транспортному и промышленному освоению Северо-Востока.

1. Распорядительно-уставные документы, которые регламентировали формирование внутренней структуры Дальстроя, в том числе транспортных его подразделений, определяли цели и задачи их деятельности, взаимоотношения со смежными предприятиями.

2. К производственно-отраслевой документации можно отнести планы и программы деятельности управлений морского пароходства и порта Нагаево, регламентирующие работу морского транспорта.

3. Отчётно-статистическая документация включает информацию, поступавшую руководству Дальстроя от предприятий треста, а позже от Управления НКВД Советского Союза. Здесь собраны данные об итогах основной деятельности предприятий Управления морского пароходства, об использовании рабочей силы на разгрузке и погрузке морских судов, о количестве заключённых и вольнонаёмных, перевезённых морским транспортом и многое другое.

Таким образом, все указанные архивные материалы обладают значительной информативной и научной ценностью и являются основой предлагаемого диссертационного исследования.

Среди источников, отражающих историю мореплавания на Севере Дальнего Востока, особое место занимает *периодическая печать* изучаемого периода. К ним в нашем случае могут быть отнесены такие издания, как газета «Колымская правда» (с 23 июля 1935 года «Советская Колыма»), научно-технический журнал «Колыма» и др. На страницах этих периодических изданий обсуждались наиболее актуальные вопросы деятельности Дальстроя, сообщения о ходе морских навигаций и количестве перевезённых грузов в те или иные районы Охотского побережья.

*В мемуарных произведениях* капитанов дальнего плавания А.П. Бочка, А.И. Щетининой, Е.Д. Бессмертного, П.П. Куянцева. представлены события, отражающие ряд процессов развития мореплавания на Севере Дальнего Востока в обозначенный нами промежуток времени.

Таким образом, массив исторических источников, периодики изучаемого периода, мемуарной литературы, используемый нами в настоящей диссертации, позволяет адекватно решать задачи нашего диссертационного исследования.

**Новизна** предлагаемого диссертационного сочинения состоит в комплексном исследовании истории морского судоходства на Севере Дальнего Востока СССР периода 1920-х-50-х годов с введением в научный оборот новых архивных материалов.

**Практическая значимость.** Материалы диссертационного исследования могут быть использованы при изучении истории родного края, составлении программ спецкурсов по истории Северо-Востока России, краеведческих спецкурсов, при планировании транспортной политики региона.

**Апробация** материалов настоящего диссертационного исследования проводилась на научно-практических конференциях, которые проходили в Северном Международном университете, на межвузовских конференциях студенческой и учащейся молодёжи, на конференциях аспирантов, соискателей и молодых исследователей. Помимо этого, положения и выводы данной диссертации изложены в 15 научных публикациях.

**Структура** предлагаемой диссертации состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованных источников и литературы, приложений.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

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

**Глава первая «Морской транспорт на Севере Дальнего Востока СССР в 1920–1930-е гг.»** состоит из двух разделов. *В первом разделе «Организация и техническое состояние морского судоходства в восстановительный период»* речь идёт об упорядочении звеньев управления морского транспорта, создании его организационных основ, прежде всего для быстрого налаживания импорто-экспортной морской торговли, а также о дальнейшем формировании системы морских транспортных коммуникаций Дальневосточного бассейна.

В течение 1920-х годов были подготовлены условия для интенсификации водных перевозок, которые обеспечивали развитие таких периферийных регионов СССР, как Дальний Восток и его Север. Кроме того, необходимость военно-стратегического укрепления поставила вопрос об организации регулярных рейсов



между портами Европейской России и портами этой далёкой окраины. Необходимо также отметить, что с открытием в 1928 и начале 1930-х гг. в районе Верхней Колымы золотоносных месторождений, стал возрастать грузооборот между побережьем Охотского моря и Владивостоком.

В результате, перспективы промышленного строительства гарантировали устойчивое обеспечение Северо-Востока человеческими и материально-техническими ресурсами, а морские порты Нагаево и Амбрачик стали важнейшими звеньями в формировании экономического пространства этой территории.

*Второй раздел* первой главы *«Трест Дальстрой и дальнейшее развитие морского судоходства на Севере Дальнего Востока»* повествует о колонизации северных регионов комбинатом особого типа – Дальстроем, созданным Постановлением Совета Труда и Оборона при СНК СССР от 13 ноября 1931 г. Особенностью деятельности Дальстроя являлось комплексное развитие региона. Географическая обособленность, административно-хозяйственная централизация создавали условия для развития всей производственной инфраструктуры. Для обеспечения промышленного и хозяйственного развития Дальстрою необходимо было иметь свой транспорт: собственный морской и речной флот, авто- и авиатранспорт.

В навигацию 1932 г. суда ДВМП доставили в Нагаево 39 432 т грузов. Суда, приходившие в бухту Нагаева, как и прежде, разгружались на рейде с помощью барж только два раза в сутки во время прилива, что значительно увеличивало их простои. Зимой пароходы разгружались на лёд с последующей перевозкой груза на берег.

В 1933 г. основной грузопоток шёл из Владивостока через бухту Нагаева, и лишь небольшая часть его направлялась северовосточным путём к устью р. Колымы. Риск зимовки, малая грузоподъёмность судов делали эти перевозки нерентабельными. Однако и в 1932, и в 1933, и даже в 1934 г. пароходам приходилось пользоваться для снабжения низовьев Колымы и приискового района этим кружным путём, так как дорога Нагаево – Колыма не была закончена.

1935 г. стал переломным в истории транспортного освоения Северо-Востока СССР, так как решающую роль в обеспечении доставки на Колыму грузов и пассажиров (включая заключённых) стал играть собственный морской флот Дальстроя. В результате успешного перевыполнения плана интенсивно развивающейся горнодобывающей промышленности у Дальстроя появилась возможность приобретения собственных крупнотоннажных судов за границей. Весной 1935 г. были закуплены в Нидерландах первые три океанских парохода: «Ягода» (бывший «Алмело») и «Кулу» постройки 1918 г., «Джурма» (бывший «Масуда») постройки 1921 г. Согласно документам эти пароходы «по водоизмещению и техоснащённости» являлись наиболее крупными и быстроходными в гражданском флоте Тихоокеанского бассейна. В 1936 г. Дальстрой закупил в Англии пароход постройки 1926 г., которому дали имя «Николай Ежов». Принимал

его и перегонял капитан-дальневосточник П.И. Федоров, откомандированный в ноябре 1936 г. в распоряжение Дальстроя. В мае 1937 года, после переоборудования судна в Амстердаме, «Н. Ежов» прибыл в Одессу, где был принят правительственной комиссией и внесён в Регистр морских судов СССР. Затем судно осуществило переход Одесса – Владивосток – Нагаево, где его переименовали в «Феликс Дзержинский».

Улучшению работы водного транспорта придавалось важное значение, ибо, несмотря на пополнение флота новыми отечественными судами в 1929–1936 гг., 1/5 их часть имела возраст от 21 до 30 лет, три четверти судов составляли пароходы, судоремонтных мощностей не хватало, многие суда работали на износ. Неудовлетворительным было техническое состояние портов, хотя с помощью механизмов выполнялась уже половина погрузочно-разгрузочных работ. Мало было складов, ёмкостей для хранения грузов. Большие непроизводительные простои являлись бичом морского транспорта.

Несмотря на возрастающие объёмы перевозок в 1932–1937 гг., в 1938 г. показатели работы морского транспорта в целом снизились из-за допущенных ГУСМП в течение навигации 1937 г. серьёзных ошибок. Основной их причиной явилось невыполнение самых элементарных требований безопасного и успешного кораблевождения (отсутствовала ледовая разведка, не были подготовлены запасы угля, из-за чего корабли остались без топлива и др.).

Таким образом, советское правительство уделяло большое внимание развитию морского транспорта. Были предприняты меры по устройству и расширению причалов, улучшению портового хозяйства, оснащению плавсредствами портопунктов Камчатки, Сахалина, Северо-Восточной части Арктики. Одновременно предусматривалось широкое строительство на Дальнем Востоке перевалочных баз, крупнотоннажных и мелкотоннажных судов, поскольку в 1920-е–1930-е гг. чётко выразилась диспропорция между количественным составом флота и портовым хозяйством.

**Глава вторая «Морской транспорт Севера Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны»** также включает в себя два раздела.

*Первый раздел «Структура управления и техническая оснащённость морского судоходства Севера Дальнего Востока. 1941-1945 гг.».* Морской транспорт СССР, имевший к началу войны 870 судов общим дедвейтом 2,1 млн т, 51 морской порт и 27 судоремонтных предприятий с общим контингентом около 100 тысяч работников направил всю свою деятельность на выполнение военной задачи.

С началом войны перевозки, осуществляемые торговым флотом, стали планироваться и контролироваться органами, подчинёнными Управлению военных сообщений (УПВОСО) Главного штаба Военно-морского флота (ВМФ), который в течение всей войны возглавлял генерал Н.К. Кечеджи, что повысило степень согласованности работы транспортников и военного командования.

Под руководством начальника Дальневосточного морского пароходства А.А. Афанасьева работа флота и портов была перестроена на военный лад: организовано снабжение пунктов Приморского побережья, Сахалина, Камчатки, Крайнего Севера всем необходимым, налажена перевозка стратегических грузов из США, Канады и других союзных стран, приём грузов в портах и отправка их в европейскую часть СССР.

Перед промышленным комплексом Дальстроя в 1941 г. была поставлена серьёзная задача по повышению эффективности производства за счёт увеличения добычи золота и олова путём внедрения новых технологий, сокращающих непроизводительные расходы и потери металла. Для создания двухлетнего запаса по россыпному золоту и выявления сырьевой базы молибдена, вольфрама, кобальта и других редких металлов ставилась задача форсирования поисково-разведочных работ в Охотско-Колымском районе.

29 марта 1941 г. Постановлением СНК СССР район деятельности Дальстроя был расширен, включая побережье Охотского моря от Пенжинской губы на северо-восток до Удской губы на юго-западе (район Шантарских островов) и по Якутской АССР полностью бассейн р. Яна. Таким образом, деятельность Дальстроя проходила на огромной территории в 2 266 000 км<sup>2</sup>, что составляло 10 % территории СССР. Учитывая обстановку военного времени, а также объём поступлений и реализацию грузов, идущих на Колыму в 1942 г., была продолжена начатая в 1941 г. реорганизация системы управления, направленная на снижение расходов, сокращение аппарата и ликвидацию отдельных предприятий.

К середине 1942 г. был завершён процесс перестройки экономики СССР на военный лад, а к концу года создано слаженное и быстро растущее военное хозяйство. Восточные районы страны стали её главным арсеналом, который поставил фронту свыше трёх четвертей всего вооружения, боеприпасов и техники.

В октябре 1944 г., учитывая роль моряков-дальневосточников в увеличении объёмов перевозок импортных грузов, в Дальневосточном бассейне были восстановлены политотделы пароходств, ликвидированные в 1943 г., а также институт помощников капитанов по политической части на судах заграничного плавания.

Таким образом, структура управления морским судоходством Дальнего Востока и его Севера с началом Великой Отечественной войны постоянно подвергалась изменениям, которые были направлены на создание оптимальной системы транспортных связей между центром и периферией, работа флота была полностью подчинена нуждам обороны страны.

В 1941 г. Дальневосточное морское пароходство было единственным предприятием морского флота на Дальнем Востоке и имело в своём составе 70 пароходов и 15 теплоходов общей грузоподъёмностью около 350 тыс. т. Обеспечению перевозок народно-хозяйственных грузов для развивающихся районов Восточной

Арктики, Чукотки, Камчатки, предприятий рыбной промышленности, а также грузов внешней торговли способствовало и значительное пополнение тоннажа пароходства, произошедшее ещё в 1940 г. Тогда, оказавшись в Тихоокеанских водах из-за военных событий в Европе, многие суда других пароходств были оставлены на Дальнем Востоке.

Дальстрой перед началом Великой Отечественной войны по-прежнему имел собственный флот из четырёх океанских морских судов: пароходов «Дальстрой» (капитан В.М. Банкович), «Джурма» (капитан Н.И. Захаров), «Ф. Дзержинский» (капитан П.П. Караянов) и теплохода «Советская Латвия» (капитан Г.А. Ухов), который был передан из ведения НКМФ в ведение НКВД приказом от 21 февраля 1941 г. за подписью генерального комиссара государственной безопасности Л.П. Берии. Общая грузоподъёмность судов Дальстроя составляла 32,7 тыс. тонн, а суммарная мощность силовых установок 15000 л.с.

Начавшаяся война заставила осваивать совершенно новые направления перевозки грузов из портов Австралии и Новой Зеландии, Персидского залива на Дальний Восток, из портов Англии на Архангельск и – главное направление – из портов США на Владивосток.

С целью воспрепятствовать связям СССР и США через океан милитаристская Япония в начале 1942 г. объявляет об изменениях в так называемых правилах морской войны. В результате советские пароходы либо под угрозой оружия приводились в японские порты, где ожидали от нескольких дней до нескольких месяцев разрешения следовать намеченным курсом, либо топились.

В 1943–1944 гг. продолжали возрастать роль и значение импортных поставок. В 1943 г. Нагаевский морской порт превратился в перевалочную базу, резко увеличив свой грузооборот, который составил 513,2 тыс. т, в том числе грузы НКВД – 170 тыс.т. Суда Дальстроя и Морфлота до открытия навигации (20 мая) перевозили грузы из США в Находку и Владивосток, а затем уже в бухту Нагаева.

В 1945 г. морской транспорт Северо-Востока непосредственно участвовал в военных действиях, связанных с ликвидацией очага Второй мировой войны на Тихом океане.

*Во втором разделе* второй главы «*Морское судоходство и ленд-лиз*» показаны место и роль ленд-лиза в развитии производительных сил Севера Дальнего Востока СССР.

Идея системы помощи странам, противостоящим нацистской Германии, в первую очередь Англии, передачей им займы вооружения и военных материалов в обмен на определённые политические и экономические уступки – ленд-лиз (давать займы, одалживать, сдавать в аренду) – возникла в министерстве финансов США осенью 1940 г.

Сам же закон о ленд-лизе вступил в силу 11 марта 1941 г., а его действие было вначале распространено только на Англию и Грецию, и лишь с 7 ноября 1941 г. – на СССР.

Доставка товаров народного потребления населённым пунктам Арктики от Провидения до Диксона, включая всю Якутию, с 1942 года и до конца войны осуществлялась из Владивостока и западноамериканских портов через Берингов пролив и Северный морской путь. Заказами, оформлением и погрузкой арктических грузов из США занималась специально созданная при Советской закупочной комиссии в Вашингтоне арктическая группа Главсевморпути, в составе которой были начальник Арктикснаба И.Д. Зайцев, представитель Владивостокского арктического пароходства В.А. Ляшенко и представитель Северо-якутского речного пароходства ГУСМП инженер Е.С. Хоциалов, а для Дальстроя – дальстроевская группа уполномоченных, руководителем которой являлся Г.Е. Шаламберидзе. Генгрузы отгружались в Арктику из Сиэтла, а нефтепродукты – из Сан-Франциско. Насколько трудно решались вопросы по выполнению дальстроевских заказов и завозу их в Нагаево, можно судить по переписке между заместителем начальника Дальстроя Корсаковым и руководителем группы закупочной комиссии Дальстроя в Америке Шаламберидзе. Реализация ряда заказов протекала неудовлетворительно и находилась под угрозой невыполнения в навигацию 1942 г.

В конце войны СССР придавал ленд-лизу даже большее значение, чем раньше, видя в нём прообраз послевоенных экономических отношений с США. Однако в мае 1945 года президент Трумэн распорядился приостановить поставки по ленд-лизу, потом, правда, на короткое время восстановленные.

Официальной датой прекращения действия программы ленд-лиза для СССР считается 20 сентября 1945 года, когда полностью и окончательно прекратились все поставки. Объективно оценивая помощь СССР по ленд-лизу, признавая, что она была весьма существенной, её не называют решающим фактором нашей победы.

Итак, в условиях минной и подводной угрозы для решения поставленных задач в военный период значительную роль сыграло морское судоходство на Дальнем Востоке и его Севере, как в обеспечении укрепления границ СССР на Тихом океане, так и в целом обороноспособности всей страны. Перевозки военных и народнохозяйственных грузов по внутренним коммуникациям Дальневосточного бассейна и Севморпути явились существенным вкладом морского транспорта в разгром фашистской Германии и милитаристской Японии, в возвращении Родине открытых и освоенных русскими людьми Южного Сахалина и Курильских островов. Своевременная доставка оборудования, материалов способствовала взаимодействию сложного механизма военной экономики.

**Глава третья «Морской транспорт Севера Дальнего Востока СССР в 1946–1957 гг.»** включает в себя два раздела.

*В первом разделе «Реорганизация структуры работы флота. Дальстрой и морское судоходство на Севере Дальнего Востока в первое послевоенное десятилетие»* описывается организационная структура подразделений управления морским флотом на Севере Дальнего Востока СССР, показана роль Дальстроя в окончательном оформлении системы морских транспортных коммуникаций.

В первое послевоенное десятилетие Дальневосточное морское пароходство по-прежнему оставалось главной транспортной организацией Северо-Востока СССР. К 3 сентября 1945 г. оно имело в своём составе 170 судов дедвейтом 1 289 900 т.

В порту Нагаево базировалось пароходство Дальстроя МВД СССР. Оно имело несколько собственных крупнотоннажных судов и занималось перевозкой грузов и пассажиров своего ведомства. В ряду мероприятий по изменению организационных форм морского транспорта СССР 18 марта 1946 г. на базе Управления Нагаевского торгового порта (УНТП) было образовано Управление морского пароходства Дальстроя МВД СССР (УМП). Нагаевский торговый порт подчинялся УМП на правах конторы. Приморское управление Дальстроя в Находке имело Владивостокское и Хабаровское отделения, которые самостоятельно занимались переработкой поступающих для Дальстроя грузов и транзитных пассажиров. В составе Приморского управления ГУСДС 1 октября 1946 г. была организована контора в бухте Ванино.

В конце 1946 г. была проведена реорганизация центрального аппарата Министерства морского флота. В целях повышения оперативности в работе министром Морского флота СССР 9 декабря 1947 г. был издан приказ «О новой структуре центрального аппарата Министерства морского флота СССР». По этому приказу в министерстве создавались производственно-территориальные управления. Создание Главного управления флота и портов Дальневосточных морей (Главдальфлот) способствовало дальнейшему развитию инфраструктуры морского судоходства Дальнего Востока и его Севера.

15 марта 1953 г. министерства морского и речного флота СССР и Главное управление Севморпути были объединены в Министерство морского и речного флота СССР. Возглавил его З.А. Шашков. ГУСМП стало главком объединённого министерства, а Дальневосточное территориальное управление Главсевморпути было объединено с Владивостокским арктическим пароходством.

25 декабря 1954 г. для улучшения работы морского флота, ликвидации потерь, имевшихся из-за плохой эксплуатации судов, на базе ДВМП было организовано Дальневосточное объединённое морское пароходство с пребыванием управления во Владивостоке, которое осуществляло общее руководство флотом.

В 1957 г. было проведено объединение Восточного арктического пароходства с Дальневосточным объединённым морским пароходством с передачей ему на баланс всех транспортных судов, ледоколов и др. товарно-материальных ценностей. Целью такой реорганизации являлось предоставление Главсевморпути возможностей

улучшить выполнение своих обязанностей с освобождением от транспортной работы, сохранением за ним функций по организации проводок судов по Северному морскому пути и по руководству гидрографическими и научно-исследовательскими организациями.

Изменения в структуре управления морским транспортом, имевшие место быть в 1946–1957 гг., проводились с целью максимального улучшения связи с береговой зоной Дальнего Востока и его Севера.

В первые послевоенные годы морской транспорт продолжал оставаться системообразующим элементом в формировании экономического пространства Дальстроя. В 1947 г. Управление морского пароходства оставалось в составе структурнооформленных хозяйств системы Главного управления строительства Дальнего Севера и действовало на основании утверждённого положения. Пароходы Дальстроя и Морфлота осуществляли перевозки грузов и пассажиров на Колыму, как с «материка», так и из Находки и Ванино, а Нагаевский порт производил погрузо-разгрузочные работы.

С 1 января 1950 г. в соответствии с указанием министра внутренних дел СССР и приказом начальника Дальстроя МВД СССР, за Управлением морского пароходства сохранена функция эксплуатации своего морского флота и обеспечения местных перевозок. На его балансе числились п/х «Ф. Дзержинский», «Джурма», т/х «Советская Латвия», п/х «Горняк», п/х «Ороч», п/х «Чукча», танкер «Дальстрой». В свою очередь, план морских перевозок грузов и пассажиров на 1950 г. пароходством Дальстроя был успешно выполнен.

29 августа 1957 г. Управление Нагаевского морского порта и пароходства с подведомственными ему предприятиями и хозяйствами в соответствии с распоряжением Совета Министров СССР было принято Дальневосточным объединённым пароходством от Магаданского совнархоза по фактическому состоянию на 1 октября 1957 г.<sup>43</sup>.

*Второй раздел «Развитие технических характеристик флота Севера Дальнего Востока СССР».* В первые послевоенные годы потребовалось максимальное участие торгового флота Северо-Востока СССР в освоении прежних районов плавания и дальнейшем развитии перевозок на Южный Сахалин, Курильские острова, Камчатку, Чукотку, по Приморью и Тихоокеанскому побережью. В соответствии с новыми потребностями народного хозяйства менялись организационные формы использования морского транспорта, изменялся состав флота и его технические характеристики.

Тем не менее, Дальневосточное пароходство против военного времени резко ухудшило свою работу по перевозкам народнохозяйственных грузов. Утверждаемые Правительством планы перевозок систематически не выполнялись. Одной из

---

<sup>43</sup>См.: Годовой отчёт по основной (эксплуатационной) деятельности морского порта Нагаево за 1957 г. // ГАМО. Ф. Р-263. Оп. 1. Д. 62. Л. 14.

крупнейших и сложнейших проблем для мореплавания в первые послевоенные годы продолжала оставаться аварийность, которая пагубно отражалась на деятельности морского транспорта, и в частности Дальневосточного морского пароходства. Причины её заключались в том, что большинство судов имели конструктивные недостатки и малый запас прочности, отсутствовали оснащённость навигационным оборудованием приборами и достаточный опыт у части командного состава.

В этой связи нельзя не сказать о подготовке кадров для морского транспорта на Дальнем Востоке и о той большой работе, которая была выполнена различными курсами усовершенствования, позволившими многочисленному отряду рядовых матросов и механиков путём систематической учёбы подняться до командных должностей. Так, Владивостокское высшее инженерное морское училище, образованное на базе Владивостокского морского техникума, призвано было готовить на своих факультетах инженеров-судоводителей, инженеров-судомехаников и инженеров-судоремонтников. Пополнение флота специалистами высокой квалификации оказалось весьма актуальным, так как в 1950-е годы морской транспорт Дальнего Востока получил в своё распоряжение суда совершенно нового типа – дизель-электроходы.

Таким образом, в первое послевоенное десятилетие в системе транспортного обеспечения Северо-Востока СССР морской флот продолжал занимать ключевое положение. Приняв на себя арктические перевозки, Дальневосточное пароходство смогло предоставлять под них гораздо больше тоннажа, чем ранее. На выполнение чисто снабженческих операций оно направляло до 8 пароходов, вместо двух - трёх в прежнее время. Впервые за многие годы население Крайнего Севера стало получать все грузы для себя задолго до окончания полярной навигации. Это позволило отказаться от повторных рейсов судов, тем самым надёжно гарантировать завоз грузов, как для Чукотки, так и для всей Магаданской области. В этой связи, важное значение для Колымы приобрели порты Нагаево, Тикси, Амбарчик, Певек, Ванино, Находка. К концу 1950-х годов морской транспорт подошёл к рубежу, за которым последовал этап его интенсивного развития.

**В заключении** подводятся основные итоги проведённого исследования. За годы Гражданской войны морскому транспорту Дальнего Востока России был причинён значительный ущерб. Большая часть флота погибла или была уведена белогвардейцами и интервентами за границу. В этих условиях важно было в кратчайшие сроки вновь создать мощный торговый флот, восстановить крупные морские порты и судоремонтные предприятия, так как промышленное развитие Дальневосточного региона всецело зависело от работы морских линий. Это означало, что хозяином экономического положения на этой территории могло быть только то государство, которое сосредоточивает в своих руках главные пути сообщения, диктуя условия перевозок, а, следовательно, и влияя на торговые операции.



Кроме того, необходимость начать немедленную борьбу с американскими контрабандистами и скупщиками диктовала восстановление ежегодных рейсов из Владивостока в Северный Ледовитый океан. Это были Колымские рейсы, решение об организации которых было принято советским правительством ещё в 1921 г.

В середине 1920-х годов остро встал вопрос о расширении транспортных связей с районом бассейна Лены, и в 1927 г. был совершён первый пробный рейс в устье этой реки из Владивостока с целью снабжения северных окраин Якутской республики. Осуществление Ленских рейсов конца 1920-х годов показали возможность плавания вдоль побережья арктических морей от Берингова пролива до дельты Лены. В этом заключался главный итог развития мореплавания Севера Дальнего Востока к началу 1930-х годов.

За 1932–1941 гг. было реорганизовано управление морским транспортом страны и на местах, оформились основные трассы Северного морского пути для доставки грузов и пассажиров из Владивостока в порты Нагаево и Амбарчик, продолжалось дальнейшее пополнение флота судами, как советской, так и иностранной постройки.

Во время Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) морской флот Дальневосточного бассейна выполнял стратегические и оперативные перевозки импортных грузов ленд-лиза одиночным порядком или в составе конвоев, участвовал в военных операциях против милитаристской Японии. В свою очередь, порт Нагаево превратился в перевалочную базу для снабжения необходимыми материалами вооружённых сил СССР, поставлявшихся из США.

В первое послевоенное десятилетие морской транспорт Дальнего Востока и его Севера не только принимал активное участие в колонизации возвращённых СССР территорий, но и обеспечивал значительно возросший объём перевозок в эти и другие районы. Однако в течение 1946–1949 гг. ДВМП и Дальстрой с этой задачей не справлялись по причине нехватки рабочей силы, гибели большого количества морских судов во время войны, их нахождения в ремонте или возвращения в другие пароходства. Характерными же особенностями деятельности морского флота Дальневосточного бассейна начала 1950-х годов явились его модернизация и пополнение новыми типами судов, усиление судоремонтной базы, формирование кадров высококвалифицированных моряков. Всё это стало следствием создания единой транспортной структуры – Дальневосточного Объединённого морского пароходства.

**В приложениях** к диссертации приведены карта-схема размещения организаций, предприятий и трасс Северного морского пути, фотографии судов.

По теме диссертации опубликованы следующие научные работы:

*Статьи в журналах, рекомендованных ВАК для публикации результатов диссертационных работ:*

1. Поздняков А.Ф. Плавание ледореза «Фёдор Литке» в зиму 1931–1932 гг. // Вестник ДВО РАН. – 2007. – № 5. – С. 84 – 90 (0,5 п.л.).

2. Поздняков А.Ф. Портовое строительство на Севере Дальнего Востока (1920–1940-е гг.) // Вестник СВНЦ ДВО РАН. – 2009. – № 2. – С. 100–107 (0,6 п.л.).

*Статьи в других изданиях:*

1. Поздняков А.Ф. Морское судоходство на Северо-Востоке России (1924–1937 гг.) // Актуальные вопросы гуманитарных наук: студен. сб. науч. работ соц.-гуманит. фак. / Отв. ред. Р.П. Корсун. – Магадан, 2003. – Вып. I. – С. 40–42 (0,16 п.л.).

2. Поздняков А.Ф. Морское судоходство Дальневосточного региона. 1938-1940 гг. // IV межвузовская научно-практическая конференция студенческой и учащейся молодежи, [Магадан], 6–7 мая 2003 г.: лучшие доклады. – Магадан, 2003. – С. 24–28 (0,2 п.л.).

3. Поздняков А.Ф. Ленд-лиз и морское судоходство // Актуальные вопросы гуманитарных наук: сб. науч. работ студентов и аспирантов соц.-гуманит. фак. / Отв. ред. И.Ю. Понкратова. – Магадан, 2005. – Вып. III – С. 17–21 (0,1 п.л.).

4. Поздняков А.Ф. Морское судоходство на Дальнем Востоке в годы Великой Отечественной войны // V Межвузовская научно-практическая конференция студенческой и учащейся молодежи, [Магадан], 13–14 мая 2004 г.: лучшие доклады. – Магадан, 2006. С. 13–18 (0,2 п.л.).

5. Поздняков А.Ф. Доброфлот в первые годы советской власти // Идеи. Гипотезы. Поиск...: [сб. ст. по материалам XIII науч. конф. аспирантов, соискателей и молодых исследователей Сев. междунар. ун-та]. – Магадан, 2006. Вып. 13. – С. 54–59 (0,2 п.л.).

6. Поздняков А.Ф. Транспортные морские связи Дальнего Востока в XIX веке // Колымский гуманитарный альманах / Под ред. А. И. Широкова. – Магадан: Кордис, 2006.– Вып. I. С. 132–142. (0,5 п.л.).

7. Поздняков А.Ф. Морское судоходство на Севере Дальнего Востока и ленд-лиз // IV Диковские чтения: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 250-летию со дня выхода в свет науч. академической монографии С.П. Крашениникова «Описание земли Камчатки». – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 2006. – С. 207–209 (0,3 п.л.).

8. Поздняков А.Ф. Становление морских транспортных связей на Севере Дальнего Востока России в 1920-е годы // Университет в регионе: наука, образование, культура: материалы науч.-практ. конф., [Магадан], 5–6 дек. 2006 г. / отв. ред. Е.М. Кокорев, Л.П. Бирюкова. – Магадан, 2007. – С. 84–87 (0,2 п.л.).

9. Поздняков А.Ф. Роль морского транспорта в освоении Тихоокеанского побережья Дальнего Востока (геополитический аспект) // Вестник Северо-Восточного государственного университета. – 2007. – Вып. 8. – С. 38–41 (0,3 п.л.).

10. Поздняков А.Ф. Дальстрой и развитие морских транспортных связей на Севере Дальнего Востока СССР. 1930–1940 гг. // Колымский гуманитарный альманах / Под ред. А. И. Широкова. – Магадан: Кордис, 2007. – Вып. II. С. 68–84 (0,7 п.л.).

11. Поздняков А.Ф. Нормативно-правовое обеспечение развития организационной структуры и деятельности морского судоходства России – СССР

(1917 г. – 1930-е гг.) // Колымский гуманитарный альманах / Под ред. А. И. Широкова. – Магадан: Кордис, 2008. – Вып. III. С. 46–59 (0,6 п.л.).

12. *Поздняков А.Ф.* Ледокольное обеспечение морского судоходства в 1930–1940 гг. // Идеи, гипотезы, поиск...: [сб. статей по материалам XV науч. конф. аспирантов, соискателей и молодых исследователей Сев.-Вост. гос. ун-та]. – Магадан, 2008. – Вып. 15. С. 61–65 (0,3 п.л.).

13. *Поздняков А.Ф.* Морское судоходство на Севере Дальнего Востока СССР в первые послевоенные годы // V Диковские чтения: материалы науч.-практ. конф., посвящ. 80-летию Первой Колымской экспедиции и 55-летию Магаданск. обл., Магадан, 18–20 марта 2008 г. / Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Сев.-Вост. науч. центр, Сев.-Вост. комплекс. НИИ; [отв.ред. А.И. Лебединцев]. – Магадан: Кордис, 2008. – С. 183–186 (0,3 п.л.).