

УДК 627.2(571.65) (09)

ПОРТОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА СЕВЕРЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР (1920–1940-е гг.)

А. Ф. Поздняков

Северо-Восточный государственный университет, г. Магадан
E-mail: felex9@rambler.ru

Важным элементом инфраструктуры морского транспорта являются порты, выполняющие ряд специфических функций в общем процессе перемещения грузов и пассажиров (судоходство). Морской порт – это сложное, технически оснащенное хозяйство. Он имеет территорию и акваторию со специальными постройками и оборудованием. Главные из них – оградительные сооружения для защиты судов от ветра и волн, причалы, погрузо-разгрузочные машины, бункеровочная база и пр. В настоящее время на протяжении 5,6 тыс. миль побережья Дальнего Востока расположены 22 морских торговых и 10 рыбных портов. Через них проходит более 95% всех грузопотоков Дальневосточного региона. По этой причине порты занимают одно из ключевых мест в экономике региона и страны в целом. Портовое строительство 1920–1940-х гг. являлось одним из важнейших звеньев в формировании экономического пространства Северо-Востока СССР. При разрешении вопросов о его заселении и культурно-хозяйственном подъеме на первом месте было обеспечение удобных сообщений этой далекой окраины со стоящими на более высокой ступени экономического развития европейской частью Союза и центром Сибири. С начала 1930-х гг. одну из главных ролей в портовом обустройстве морских побережий Северо-Востока играл Дальстрой.

Ключевые слова: бункерные базы, грузопоток, грузооборот, морской порт, морское судоходство, портовое строительство, тоннаж.

Перспективы промышленного развития северо-восточного региона России, ясно определившиеся в конце 1920-х гг. в результате работ нескольких научных (геологоразведочных, гидрографических и т. д.) экспедиций, сделали актуальным создание системы транспортных коммуникаций, которая гарантировала бы устойчивое обеспечение края людскими и материально-техническими ресурсами. Учитывая, что грузы на Северо-Восток могли доставляться только морем, ключевыми элементами такой системы должны были с неизбежностью стать морские порты, способные эффективно осуществлять транзит грузов.

Исследовавший в 1928 г. бассейн р. Колыма гидрограф И. Ф. Молодых предложил строительство морского порта в бух. Нагаева, считая ее лучшей якорной стоянкой на северо-западном побережье Охотского моря (1930). Бухта Нагаева потенциально рассматривалась как порт-распределитель для северо-западного побережья Охотского моря и западного побережья Камчатки до устья р. Тигиль, база крупнейших рыбных и крабовых промыслов этих районов и пункт примыкания к морю Колымского тракта (РГАЭ*, ф. 1884, оп. 1, д. 1248, л. 5).

Одновременно была обоснована необходимость строительства порта (Амбарчик) в устье р. Колыма, находящегося на стыке морских и речных путей, связывающих районы Колымского бассейна с Северным морским путем.

Этап форсированного промышленного освоения (1931–1937) в истории Северо-Востока СССР начался с создания 13 ноября 1931 г. Гостреста «Дальстрой» (ГАРФ**, ф. Р-5674сс, оп. 1, д. 47, лл. 129–130). Его деятельность была невозможна без технически оборудованных и защищенных от непогоды баз погрузки, разгрузки и ремонта морских судов.

Уже 4 сентября 1932 г. на рейде портопункта Амбарчик собрались суда специальной Северо-Восточной полярной экспедиции, возглавляемой известным гидрографом Н. И. Евгеновым. Здесь состоялась встреча с прибывшим ледокольным пароходом «А. Сибиряков», совершившим первый сквозной переход Северным морским путем с запада на восток. В ноябре 1932 г. в бух. Амбарчик началось строительство первых причалов рейдового порта. Силами моряков и рабочих у берега была сооружена временная пристань, к которой грузы подвозили кунгасами и небольшими бар-

© Поздняков А. Ф., 2009

* РГАЭ – Российский государственный архив экономики

** ГАРФ – Государственный Архив Российской Федерации.

жами. Морские суда разгружали (глубина у причалов в малую воду 1,2 м) на большом расстоянии – 12–18 км от берега, как правило, перед баром р. Колыма, наименьшая глубина которого во время подъема воды увеличивалась с 3,5 до 4,8 м. Для выгрузки рейдовых судов в глубине бухты были построены три ряжевых пирса длиной 50 м каждый и склады вместимостью 3050 т.

22 декабря 1932 г. было создано Колымское речное управление Дальстроя, которое принялось за интенсивную организацию судоходства и перевозку грузов из Амбарчика вверх по Колыме (Родин, 1959).

Начало работ по созданию порта в Амбарчике в целом не решало проблемы обеспечения региона всем необходимым. Сюда направлялась лишь небольшая часть грузопотоков, поскольку риск зимовки, малая грузоподъемность судов делали эти перевозки нерентабельными. Однако и в 1932, и в 1933 г. пароходам приходилось пользоваться для снабжения низовьев Колымы и приискового района этим окружным путем, так как дорога Нагаево – Колыма не была закончена. Северо-западный путь был еще недостаточно освоен и, несмотря на некоторые преимущества, в течение ряда лет не мог быть использован для грузоперевозок большого масштаба (ГАМО*, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 45, л. 103).

Распоряжением дирекции Дальстроя в январе 1933 г. была организована специальная контора по строительству порта в бух. Нагаево, входившая в состав Капдорстроя, а с его ликвидацией переданная Управлению Мортрана.

Строительство порта проходило в два этапа: 1 – создание единой причальной линии, которая отвечала бы требованиям, предъявляемым к разгрузке крупнотоннажных морских судов; 2 – оборудование специальной территории, необходимой для складирования прибывающих грузов. Последний комплекс работ предусматривал широкомащтабную отсыпку горной массы (Широков, 2000). Главный инженер дорожного строительства В. Д. Мордухай-Болтовской, осужденный по «делу о промпартии», предложил строить причальную линию порта из ряжей размерами 24 × 12 м и высотой 14 м. На строительстве причала работал единственный экскаватор. Основные же объемы работ выполняли, используя мускульную силу людей. Чтобы заполнить ряжи, в штольнях взрывали каменную породу. Ее перевозили на тачках, а чаще на листах железа со специальными лямками, в которые впрягались люди (Смолина, 1987).

Уже в декабре 1933 г., после того как был построен первый ряж, появилась возможность начать разгрузку судов у самого берега. Так, в самом конце навигации был разгружен танкер «Не-

нец», доставивший 7356 т горючего, 6430 т другого груза. Наличие ряжа значительно облегчило разгрузку судна, которая велась в ледовых условиях (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 45, л. 103). Одновременно со строительством в навигацию 1933 г. в Нагаево было переработано 80 тыс. т грузов и доставлены 21 724 заключенных (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 402, л. 157).

В 1934 г. в Нагаевском порту были построены деревянный ряж № 2 высотой 15,75 м, длиной 31 м, а также 4 железных бака для нефтепродуктов. Но главным делом считалось строительство причальной линии, первые 50 м которой были сданы в эксплуатацию 4 июня 1934 г. (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 6, л. 72). Кроме того, в течение 1934 г. в порт Нагаево различными судами было завезено несколько десятков тысяч тонн грузов и 15 600 пассажиров (Там же, л. 73).

Зимой 1932/33 г. грузопотоки стали поступать в Чаунскую губу, где зарождалось строительство порта Певек, получившего известность после зимовки в 1932/33 г. в Чаунской губе у Певекской косы шести судов Особой Северо-Восточной экспедиции. Тогда здесь рядом с несколькими ярангами были построены два примитивных домика и землянка. За время зимовки участники экспедиции провели топографическую съемку бухты и промер глубин. По результатам съемки через год были изданы первые карты. В 1934 г. на пароходе «Смоленск» в Чаунскую губу прибыла небольшая экспедиция ВАИ ГУСМП** под руководством С. В. Обручева, обнаружившая в этом районе запасы олова (Рохлин, 1962), что сделало строительство порта еще актуальнее.

Важным звеном зарождавшейся системы морских коммуникаций на Севере Дальнего Востока стал порт Тикси. Еще в феврале 1933 г. была организована Первая экспедиция Полярного ГУСМП. На нее возлагалась задача заложить порт недалеко от устья Лены, в низовьях которой располагалось богатое Сангарское месторождение угля. Это создавало предпосылки для устройства в бух. Тикси базы для бункеровки судов. Юридически же организация Усть-Ленского морского порта была оформлена приказом по ГУСМП 1 января 1934 г. К 1 января 1936 г. Усть-Ленский морской порт был переименован в Морской арктический порт Тикси и находился в подчинении Морского управления ГУСМП. До 1938 г. порт развивался медленно и фактически являлся рейдовым портопунктом. Тем не менее порту Тикси предстояло стать крупной перевалочной базой в Якутии, через которую проходили бы основные грузы, как завозимые с моря во внутренние районы республики, так и вывозимые из Ленского бассейна в северные районы – на Яну, Индигирку, Колыму, Дальний Восток.

* ГАМО – Государственный архив Магаданской области.

** Всесоюзный Арктический институт Главного управления Северного морского пути.

Развивающееся арктическое судоходство вызвало интенсивные геологические поиски топливных ресурсов. Потребности развития мореплавания на восточном фланге Северного морского пути обусловили необходимость создания еще одной бункерной базы в этом районе. Специальная комиссия Главсевморпути в качестве такой базы выбрала бух. Провидения, которую еще до революции неоднократно использовали как хорошую якорную стоянку. Кроме того, выбор места определялся тем, что бух. Провидения располагалась сравнительно недалеко от бух. Угольная, где было обнаружено месторождение угля.

В 1934 г. в бух. Провидения была открыта полярная станция. Здесь же располагалась фактория Комитета Севера. В дальнейшем в бух. Провидения начинались и заканчивались все трансарктические рейсы кораблей и пароходов. Геологические и портоизыскательские работы на побережье бухты начались в 1934–1935 гг. Окончательное место для порта было выбрано на юго-восточном берегу бух. Комсомольская, имевшей непосредственно выход в бух. Провидения. Акватория бух. Комсомольская была хорошо защищена от ветров и по своим размерам обеспечивала свободное маневрирование морских судов.

1935 г. стал переломным в истории транспортного освоения Северо-Востока СССР, так как решающую роль в снабжении грузами и пассажирами Колымы (включая заключенных) стал играть порт Нагаево. Колымская трасса достигла основных районов золотодобычи, существенно облегчив доставку грузов от морского побережья в глубь территории деятельности Дальстроя. Однако существенным недостатком грузопереработки являлся примитивный уровень механизации разгрузки в порту Нагаево. Отметим, что в апреле 1935 г. площадь порта расширилась до 57 тыс. м² и был сдан в эксплуатацию второй 77-метровый причал (Навасардов, 2002).

Постановлением СНК СССР № 1160-200сс от 29 июня 1936 г. строившемуся порту Нагаево был установлен официальный статус: «Считать Нагаево (Охотское море) торговым портом III разряда, возложив административное управление указанным портом на дирекцию Гостреста “Дальстрой”». Обязать НКвд СССР включить порт Нагаево в списки портов СССР» (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1, л. 170). В навигацию этого же года в Нагаево было доставлено 215 тыс. т грузов и 41 311 пассажиров (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 6, л. 75).

Основная масса грузов поступала в Нагаево из Владивостока. Из других портов, главным образом с Сахалина, завозился уголь, а из портов Черного моря – бензин. Вниз по Колыме через Амбарчик шли лес и уголь для бункеровки морских судов. Для дальнейшей переотправки грузы направлялись на Чукотку и в Певек.

В целях снабжения Чукотки и организации плавания судов в Арктике по решению ГУСМП в январе 1937 г. в бух. Провидения был основан морской порт. Из всех портовых сооружений здесь тогда была только угольная площадка для бункеровки судов ГУСМП (Дальневосточное..., 1980).

В 1938 г. Дальстрой перешел в ведение НКВД СССР в качестве Главного управления строительства Дальнего Севера (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 36, лл. 152–154). В приказе от 25 сентября 1938 г. № 0035 по ГУ СДС «Дальстрой» в структуре последнего находились Управление морского транспорта и Управление Колымского речного транспорта, занимавшиеся и организацией перевозок, и портовым строительством (Там же, лл. 152–154).

Как и в предыдущие годы, преобладающая часть грузов в 1938–1940 гг. доставлялась через Нагаевский порт, а основная часть грузоперевозок выполнялась собственным флотом Дальстроя (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1493, л. 2). Отметим, что пристанскому хозяйству порта Нагаево для снижения себестоимости обработки грузов (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 472, л. 4) требовалась коренная реконструкция, предусматривающая сооружение в бух. Нагаева мола, в отсутствие которого суда в штормовую погоду должны были уходить в открытое море во избежание навалов на стенки причалов (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 502, л. 13).

Продолжались работы по строительству Певекского морского порта. В 1938 г. Чаун-Чукотский район посетила Третья Чаунская экспедиция во главе с Б. Н. Ерофеевым, продолжавшая свои работы до 1939 г. Прибывший в Певек строительный отряд этой экспедиции забил первые сваи для катерного пирса. Поселок начал быстро расти, и разгрузка судов на рейде стала затруднительной, особенно при доставке значительного количества грузов. Тем более что в 1939 г. все геологоразведочные работы на Чукотке были переданы Дальстрою, который должен был в самые короткие сроки подготовить оловянные месторождения к эксплуатации и начать добычу. В соответствии с этим Дальстрой организовал в Чаунском районе разведочное управление, подготовившее сырьевую базу для создания первых горных предприятий (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 418, л. 102).

В 1940 г. Дальстрой получил задание увеличить добычу олова по сравнению с 1939 г. в 4 раза. Поэтому в навигацию 1940 г. в Певек было доставлено 8 тыс. т грузов: горное оборудование, горючее, лес, топливо на сумму 30 млн руб. (ГАРФ, ф. Р-9414сс, оп. 1, д. 747, л. 12).

В обстановке общего увеличения объемов поставки грузов на Северо-Восток СНК СССР 28 августа 1938 г. принял постановление, в котором предусматривалось форсирование строительства порта Тикси (РГАСПИ*, ф. 475, оп. 2, д. 1276,

* РГАСПИ – Российский Государственный архив социально-политической истории.

л. 106). Грузооборот порта резко увеличился с 54 тыс. т в 1938 г. до 95 тыс. т в 1939 г. В дальнейшем этот рост продолжался: в 1940 г. – 71 тыс. т., в 1942 г. – 107,3 тыс. т. Доставка грузов через Тикси составила 18% общего объема грузов, поступивших в Якутию; соответственно увеличился вывоз угля и древесины. Процесс механизации погрузо-разгрузочных работ в порту шел очень медленно. Крановое хозяйство полностью отсутствовало до 1944 г. На перевозках использовали лошадей и собак. К началу войны в порту имелись лишь два причала. Портовый флот насчитывал 13 барж, 20 кунгасов, морской ледокольный буксир «Якутия» (1000 л. с.), морской буксир «Леваневский» (400 л. с.), несколько катеров, лихтер «Тиксинец» (РГАСПИ, ф. 475, оп. 2, д. 39, л. 181). Тем не менее порт Тикси выполнял задачи общесоюзного масштаба, являлся важным форпостом в Арктике и самым крупным по объему перевалки грузов портом на западе Восточного сектора Арктики, на направлении Провидения – Диксон. Создание порта Тикси и развитие мореплавания на участке Северного морского пути способствовало горнопромышленному освоению района Верхоянья.

Гидротехнические сооружения порта Амбарчик в 1939 г. включали в себя три пирса, состоящие из отдельных деревянных ряжей, пролеты между которыми были перекрыты шпренгельными фермами. Ширина пирсов 6,5–7 м. Глубина у пирсов была совершенно ничтожна. В малую воду груженные баржи с осадкой 1,6–1,8 м иногда не могли подойти даже к торцу пирса. Техническое оснащение порта включало полуразрушенную узкоколейку с недостаточным количеством изношенных вагонеток и скатов, гусеничный трактор Читинского тракторного завода и тягач Харьковского тракторного завода. В портовых мастерских имелись два маленьких станка, на электростанции – один станок. Складское хозяйство в порту было представлено тремя строениями общей площадью 800 м² и вместимостью 1200 т. Одно из них по причине ветхости не защищало грузов от талой воды и дождя, каркас другого был обтянут брезентом, поэтому большая часть депонированных для потребителей грузов находилась на не оборудованных должным образом подтоварных площадках. В Амбарчике отсутствовали дороги. Воды для снабжения судов не было, ее запасами служили залежи снега за м. Столбовой, не таявшие в течение всего лета. В порту имелась радиостанция, поддерживавшая связь с Зырянкой и судами (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1892, л. 5).

Основные направления завоза грузов в бассейн р. Колыма следующие: Владивосток – Нагаево – Верхняя Колыма, Владивосток – Амбарчик – р. Колыма, Мурманск – Амбарчик – р. Колыма (Там же, л. 11). Из анализа издержек по транспор-

тированию грузов на Колыму был сделан вывод о целесообразности завоза грузов Северным морским путем для Нижне-Колымского и Средне-Колымского районов Якутской АССР преимущественно из Мурманска (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1892, л. 13). Динамика грузов, ввозимых Северным морским путем на Колыму через Амбарчик в 1930-е гг., такова: 1933 г. – 6 тыс. т, 1934 г. – 7, 1935 г. – 12,5, 1936 г. – 13,056, 1937 г. – 18,8, 1938 г. – 7,9 тыс. т. По плану на 1939 г. завоз был намечен в 15,4 тыс. т (Там же, л. 16).

Удельный вес завоза через Амбарчик составлял лишь 1–2% к общему завозу в верховья Колымы грузов, проходивших через Нагаево. Снижение грузооборота порта Амбарчик в 1938 г. объяснялось уменьшением количества судов, участвовавших в арктическом плавании в навигацию этого года. Общий грузооборот порта в 1939 г. без учета бункерного угля составил 60,9 тыс. т (Там же, л. 16).

С продолжавшимся строительством Нагаевского порта в январе 1940 г. утверждено Уставное положение о Нагаевском морском торговом порте (НМТП), в котором определялись административные функции и устанавливалась его хозяйственная самостоятельность как организации, пользующейся правами юридического лица и действующей на началах хозяйственного расчета. Основные задачи НМТП – всемерное содействие торговому мореплаванию путем организации и постоянного наблюдения за надлежащим состоянием акватории и территории порта и подхода к нему, своевременная и всесторонняя подготовка порта и портового флота к работе для нужд народного хозяйства и обороны страны, организация производства грузовых работ с диспетчерским оперативным руководством, эксплуатация приписанного к порту служебно-вспомогательного, ледокольного, технического и другого флота, организация пассажирских перевозок на судах портового флота (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 58, лл. 20–22).

19 апреля 1940 г. издан приказ № 381 по Дальстрою об образовании Управления Нагаевского торгового порта (УНТП), в задачу которого входило объединение функций Управления морского транспорта (Мортран) с функциями порта Нагаево с реорганизацией обоих аппаратов в единое Управление Нагаевского торгового порта Дальстроля (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 61, л. 191).

Со второй половины 1930-х гг. резко возросло значение порта Провидения. ГУСМП отпустило ему 1,5 млн руб., из которых на строительство причала и склада генеральных грузов выделялось 1 млн 305 тыс. руб. В 1940 г. здесь развернулись инженерные и строительные работы, на берегу вырос поселок. До прибытия осенью 1938 г. в бух. Провидения на пароходе «Беломорканал» партии

строителей СМУ «Провиденстрой» во главе с В. Р. Вышеславским поселок состоял из двух деревянных домов и нескольких яранг. Первым начальником порта стал Б. М. Михайлов. В канун войны, когда насыпные ряжевые причалы только начинали строиться, здесь было организовано водоснабжение судов. За зиму 1940/41 г. в порту полностью подготовили портовое хозяйство к навигации (РГАСПИ, ф. 475, оп. 2, д. 1276, лл. 4, 103).

С началом Великой Отечественной войны (1941–1945) в деятельности северных портов произошли значительные изменения. Перед ними встало множество проблем из-за нехватки топлива, оборудования, продовольствия. Решить их можно было только благодаря привлечению местных ресурсов.

Так, например, в зал. Сого началось строительство шахты, уголь которой порт и пос. Тикси получили уже в 1942 г. В Тикси был построен нефтеперегонный завод «Богхед», который давал мазут для буксиров и бензин для автотранспорта и пр. В военные годы через Тикси транспортировали груз, поставляемый по ленд-лизу из Америки, из порта Владивосток осуществлялось снабжение Якутии и Сибири. Здесь, в бух. Тикси, бункеровались топливом, водой и уходили на запад и восток военные и торговые корабли и суда (Там же, л. 107).

На Чукотке в столь же трудных условиях действовал порт Певек, обеспечивавший снабжение разработки оловорудных месторождений. В навигацию 1941 г. под проводкой ледокола «Красин» в Певек прибыли суда «Урицкий», «Сахалин», «Комсомолец», «Игарка», доставившие горное оборудование, транспортные средства, строительный лес и большой отряд рабочих, преимущественно заключенных, которым предстояло работать на руднике «Валькумей», организованном 12 апреля 1941 г. (ГАРФ, ф. Р-9414сс, оп. 1, д. 747, л. 12).

К 1942 г. силами Чаун-Чукотского горнопромышленного комбината были построены ряжевые пирсы для разгрузки транспортных судов в порту Певек. В том же году в Чаунскую губу заходила группа транспортных судов и боевых кораблей с востока, совершавших переход для пополнения Северного флота.

Порт Провидения за навигацию 1941 г. сумел обработать 49 морских судов. Грузооборот порта был выполнен на 143%, т. е. вместо плановых 59 тыс. т грузов фактически переработано 84,5 тыс. т. Пассажиров прибыло 283, отправлено 138 чел. Судосуточные нормы по большинству судов перевыполнялись, достигая по отдельным судам до 155% (Там же, л. 103).

В первые годы войны порт располагал ряжевными причалами, электростанцией, судоремонтными мастерскими и буксирным пароходом «Во-

допьянов», двумя баржами и тремя катерами. Для пополнения плавсредств в порт Провидения планировалось доставить из Владивостока в навигацию 1941 г. два катера мощностью 70 л. с., шесть кунгасов грузоподъемностью по 20 т, шесть кунгасов по 10 т, а также две баржи грузоподъемностью 450 т и одну нефтеналивную баржу из бух. Тикси. Эти плавсредства должны были использоваться для одновременной бункеровки и водоснабжения судов (ГАРФ, ф. Р-9414сс, оп. 1, д. 747, л. 103).

В 1942 г. в бух. Провидения были сформированы и отправлены в восточный и западный районы Арктики три каравана из 24 судов, прибывших с грузом из США и Владивостока. С ними по Северному морскому пути прошли из пос. Владивосток в пос. Полярный и три советских эсминца – «Баку», «Разумный», «Разъяренный» (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 858, л. 27). Таким образом, порт Провидения стал исходным пунктом формирования и отправки караванов в Арктику судов Дальневосточного морского пароходства и одновременно базой бункеровки их топливом.

В годы Великой Отечественной войны для резкого увеличения пропускной способности Нагаевского порта во главу угла была поставлена его механизация. К концу 1942 г. поступило 8 кранов общей грузоподъемностью 64 т. Затем был возведен третий причал, построены дополнительно складские и служебные помещения (Исаков, 1996. С. 118). В 1942 г. из всех грузов, доставленных в Нагаево, 80 тыс. т (48%) составляли импортные, в том числе 47 тыс. т продовольствия, 6700 т оборудования, 3300 т взрывчатки, 20 900 т нефтепродуктов. Грузооборот Нагаевского порта, который кроме грузов Дальстроя перерабатывал также грузы Наркомвнешторга (НКВТ), в 1942 г. составил 292,4 тыс. т (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1084, л. 25).

В 1943 г. Нагаевский морской порт превратился в перевалочную базу, резко увеличив свой грузооборот, который составил 513,2 тыс. т, в том числе грузы НКВТ – 170 тыс. т (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1448, лл. 26–27). Приказом № 0010 наркома внутренних дел от 25 января 1943 г. Дальстрою предписывалось перевезти в 1943 г. своим флотом в бух. Нагаева из Америки 75 тыс. т сухогрузов и из Находки 34 тыс. т; из Амбарчика на Певек – 12 тыс. т угля и технических грузов (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1084, л. 25). В навигацию этого же года в порту Нагаево осели в основном твиндечные и палубные грузы, а поскольку в порту пароходы разгружались только частично, это придавало им необходимую осадку для возможности прохода через Татарский пролив. Суда Дальстроя и Морфлота до открытия навигации (20 мая) перевозили грузы из США в Находку и Владивосток, а затем уже в бух. Нагаева (Бацаев, 2002).

В порту Нагаево навигация 1944 г. открылась в апреле с приходом парохода «Волга». К этому времени в порту имелось до 45 тыс. т грузов, в том числе 17 тыс. т тяжеловесов, из которых отдельные места составляли от 15 до 80 т. Для переработки таких тяжеловесов в порту Нагаево не было соответствующих приспособлений и подъемных механизмов. Более того, пароходы, на которые отгружались тяжеловесы, не имели грузовых стрел достаточной мощности (РГАЭ, ф. 9570, оп. 3, д. 2286, л. 84).

Грузооборот порта Амбарчик к 1942 г. достиг 66 тыс. т. И уже тогда было очевидным, что массовый завоз грузов на Верхнюю Колыму Северным морским путем через Амбарчик нецелесообразен, экономически неоправдан и требует больших капитальных вложений (Там же, д. 1, л. 29).

В течение военных лет (1944–1945) произошел значительный рост грузооборота арктических портов. К примеру, переработка груза в порту Тикси достигла 270 тыс. т (РГАСПИ, ф. 475, оп. 1, д. 39, л. 182), а общий грузооборот составил 429 судов (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 2321, л. 148). Тиксинским торговым портом в свое время руководили Б. М. Михайлов (1933–1934), Р. Г. Зубов (1934–1935), А. Н. Светоков (1935–1937), А. С. Щухер (1939–1940), В. П. Лисютин (1941–1942), А. Г. Костюк (1942–1943), М. М. Трусов (1943–1950) и др.

Итак, для решения поставленных задач в военный период портовое строительство на Дальнем Востоке и его Севере сыграло важную роль в обеспечении своевременной перевалки огромного потока грузов, предназначенных для нужд фронта, промышленности и населения, укрепления обороны границ СССР на Тихом океане, а также в ускоренном развитии производительных сил региона. Деятельность главной форпостовой базы Северо-Востока – порта Нагаево способствовала созданию слаженного механизма военной экономики.

В течение первого послевоенного десятилетия (1946–1957) в морских портах Севера Дальнего Востока был проведен значительный объем работ, строились глубоководные причалы, шло интенсивное оснащение механизмами. Создавались и новые порты. Со строительством порта Ванино появилась еще одна перевалочная база с выходом к Великой Транссибирской магистрали для Сахалина и всего побережья Дальнего Востока. До зимы 1943/44 г. ледокольных операций в бух. Ванино почти не было, а с января по май в бухту проведено 10 судов. С 1944 г. порт использовался как перевалочный пункт для транспортировки заключенных и грузов, направляемых в Магадан. Порт в бух. Ванино стал сооружаться в 1946 г. В приказе начальника Дальстроя И. Ф. Никишова от 14 ноября 1946 г. № 0100 «Об изыскании и проектировании объектов в бух. Ванино» предписы-

валось начальнику проектного отдела И. И. Лукину выслать необходимую группу проектировщиков и специалистов в бух. Ванино для изыскательских и проектировочных работ (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 188, л. 248). При этом предусматривалось в целях организации перевалки и переработки грузов в бух. Ванино строительство складов для хранения сухогрузов и скоропортящихся грузов вместимостью до 25 тыс. т, складов для одновременного хранения взрывчатых веществ вместимостью до 5 тыс. т (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 188, л. 249). Последние предполагалось строить подземными. Необходимо было определить также возможность организации лесоразработок как для строительства объектов в бух. Ванино, так и для обеспечения лесоматериалами предприятий Дальстроя (Там же). В 1946 г. порт был соединен железнодорожной веткой с Комсомольском-на-Амуре, которую строили заключенные Нижне-Амурского исправительно-трудового лагеря, организованного в 1939 г. (Кузьмина, 2001).

В 1947 г. во исполнение Постановления Совета Министров СССР № 305-135 от 17 февраля 1947 г. «О передаче порта Ванино в ведение Дальстроя» 21 марта порт Ванино был принят на баланс Дальстроя (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 150, л. 81). Для строительства объектов, обеспечивающих работу в навигацию 1947 г., Управлению перевалбазы Дальстроя в бух. Ванино необходимо было немедленно приступить к организации транзитного лагеря для одновременного приема 12 тыс. заключенных, 5 тыс. из которых должны были быть устроены уже к 1 июня 1947 г. (Там же, лл. 82–83). Уже в 1948 г. по маршруту Ванино – Певек были отправлены 600 заключенных и 300 вольнонаемных, Ванино – зал. Креста отправлено 3000 заключенных, Ванино – устье р. Индигирка – 400 заключенных и 100 вольнонаемных. Итогом завоза рабочей силы в арктические районы явилась отправка из Ванино и пос. Находка 9400 заключенных и 400 вольнонаемных (ГАМО, ф. Р-23сс, оп. 1, д. 1219, л. 2).

Порт Нагаево в 1946 г. имел причальную линию в виде ряжевой набережной протяженностью в несколько сотен метров; большую удобную территорию, на которой находилось пять деревянных, хорошо оборудованных складов-навесов, пригодных для хранения любых грузов; собственную систему водоснабжения, введенную в эксплуатацию еще в 1941 г.; стационарную береговую радиостанцию в пос. Нагаево, где в то время находилось и Управление порта.

В послевоенные годы продолжал наращивать свои мощности порт Провидения. В 1946 г. рейдовый флот порта состоял из парохода «Чукотка» (грузоподъемностью 240 т), буксирного парохода «Водопьянов» (мощностью 400 л. с.), трех катеров, одной баржи грузоподъемностью 1000 т,

8 кунгасов. Всего портовым флотом было перевезено 5445 т грузов и 514 пассажиров. К 1948 г. продолжительность навигации в бух. Провидения уже составляла 133 дня (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 2343, л. 230).

В конце 1940-х гг. также возросло значение Певекского морского порта, который обеспечивал нужды производства и населения Чаунского района. Ритм его работы в период навигаций был крайне напряженным. В 1949 г. была учреждена должность капитана порта, который начал вести регистрацию приходящих судов. В эту должность вступил В. А. Берингов. В 1950 г. Певек занимал территорию в 30 тыс. м² и имел два причала, на которых могла вестись одновременная разгрузка двух 4-трюмных судов с помощью единственного транспортера длиной 98 м (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1092, лл. 100–102).

В 1950-е гг. значительно возросла производительность труда портовиков и улучшилась в целом работа портов.

Так, в 1950 г. портовиками и работниками Дальстроя в порту Ванино было обработано 129 судов, переработано 399,6 тыс. т грузов. В этот год порт был передан в ведение Минморфлота. На 1 июня 1950 г. в порту имелись 4 пирса и 2 причала, представляющие собой деревянные ряжевые конструкции, 6 металлических складов общей площадью 8 тыс. м². В 1951 г. развернулось строительство современных причалов, складов, грузовых площадок в порту Ванино (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 2300, л. 146). За первые восемь лет (1951–1958) грузооборот порта вырос в 3,2 раза, количество обработанных судов увеличилось в 2,7 раза. Был построен глубоководный причал, смонтировано 15 порталных кранов, получены и введены в эксплуатацию авто- и электропогрузчики (Там же, л. 147). Руководителями Ванинского морского порта в разное время были А. Л. Васильев (1950–1954), Н. П. Пугин (1954–1962), П. Д. Сизон (1962–1976), В. Л. Быков (1976–1989) и др.

В 1952 г. до 95 тыс. м² увеличилась и территория порта Певек, где были уже 4 причала, позволявшие обрабатывать одновременно три парохода водоизмещением 16 тыс. т. Грузооборот порта со 198 тыс. т в 1950 г. возрос до 274 тыс. т в 1951 г. и 416 тыс. т в 1952 г. К этому времени техническое вооружение порта включало 6 самоходных кранов, 11 автопогрузчиков, 15-тонный кран типа «Шкода», несколько бульдозеров, десятки автомашин. Общий грузооборот порта Певек в 1953 г. составил 834 тыс. т (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1092, лл. 100–102). Певекский морской торговый порт в свое время возглавляли Н. Г. Вакуленко (1951–1953), В. А. Образумов (1953–1956), Л. Д. Диковский (1956–1962), Н. А. Старостин (1962–1971) и др.

Вследствие мелководности в 1953 г. был закрыт порт Амбарчик, и морские суда стали захо-

дить в Колыму и разгружаться на речном рейде в районе затона Край Леса и у Нижних Крестов (Черский). Позднее, в конце 1950-х гг., в 130 км от устья р. Колыма началось строительство порта Зеленый Мыс, расположенного в 5 км от пос. Нижние Кресты (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1892, л. 40).

Навигация в порту Провидения началась 3 июня 1953 г. с приходом ледокола «Лазарь Каганович» и закончилась 23 декабря с уходом парохода «Кузнецкстрой» в сопровождении «Лазаря Кагановича». Общая продолжительность навигации, таким образом, составила 204 дня. Из 143 судов досрочно обработано 96 (экономия стояночного времени 1826 судочасов), обработано в срок 42 судна и с простоем 5 судов (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1092, лл. 146–156). В 1955 г. общий грузооборот порта составил 175,2 тыс. т грузов и 13 тыс. пассажиров, побывало 256 судов (Там же, л. 165). Руководителями Провиденского морского торгового порта в разное время работали: Б. М. Михайлов (1937–1940), Д. И. Елкин (1940–1942), Б. С. Ганес (1942–1944), М. Я. Фомин (1944–1949), А. М. Петров (1949–1951), В. А. Куренков (1951–1954), П. А. Иванов (1954–1957) и др.

С прекращением деятельности Дальстроя решением Совмина СССР от 29 августа 1957 г. пос. Певек перешел в ведение Дальневосточного морского пароходства (ДВМП). Порт имел к этому времени четыре свайных причала длиной 430 м, судоремонтную мастерскую, деревообделочный цех, склады, транспортеры для выгрузки угля. Суда портового флота, буксиры «Хабаров», «Сталинец», «Волга», «Донец», несколько барж и лихтеров совершали плавания до устья Колымы. Порт обеспечивал перевалку угля, леса, жидкого горючего, продовольствия и других грузов для промышленных предприятий Чаунского района и бассейна р. Колыма, а также отгрузку оловянной руды, рыбы. Основной завоз грузов осуществлялся судами ДВМП (РГАЭ, ф. 9570, оп. 2, д. 1092, л. 103).

В октябре 1957 г. в ведение ДВМП был также передан порт Нагаево. Развернулись работы по реконструкции и расширению порта, что было обусловлено дальнейшим развитием промышленности Магаданской области. Нагаевским морским торговым портом руководили: А. Н. Шевченко (1956–1971), Н. А. Старостин (1971–1980), Г. Н. Мясников (1980–1986) и др.

В силу объективных обстоятельств Магадан, выросший на берегу бух. Нагаева именно как портовый город, явился важнейшим связующим звеном, определившим и определяющим частоту пульса жизни огромной территории на северо-востоке России.

Мы можем констатировать, что в течение 1920–1950-х гг. сложилась система морских транспортных коммуникаций Севера Дальнего Востока, су-

шествующая в целом вплоть до нашего времени. Ее узловыми точками стали морские порты, в которых осуществлялась стыковка грузопотоков, поступавших по морским артериям и распределённых затем по северу Дальнего Востока посредством автодорожных и речных систем сообщения. В сочетании с другими элементами системы экономики региона морские порты сыграли значительную роль в форсированном развитии Северо-Востока, основные направления которого определялись правительством СССР в рамках административно-командной, социально-политической и плановой (директивной) экономической систем. Последующее развитие транспортных коммуникаций в целом и ее портового элемента в частности показало все преимущества и противоречия обозначенного нами периода истории севера Дальнего Востока России.

ЛИТЕРАТУРА

Бацаев И. Д. Особенности промышленного освоения Северо-Востока России в период массовых политических репрессий (1932–1953). Дальстрой. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002. – 217 с.

Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. – Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1980. – 436 с.

Исаков А. Н. Снабжение и торговля на Северо-Востоке России в годы Великой Отечественной войны // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, Колымский ГУЛаг. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 1996. – С. 115–136.

Кузьмина М. А. Я помню тот Ванинский порт... – Комсомольск-на-Амуре, 2001. – С. 10.

Молодых И. Ф. Транспортная проблема Восточной Сибири. – М. : Сов. Азия, 1930. – С. 36–37.

Навасардов А. С. Внешние и внутренние транспортные коммуникации на Северо-Востоке России в 1932–1937 гг. // П Диковские чтения : Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 70-летию Дальстроя. – Магадан : СВКНИИ ДВО РАН, 2002. – С. 58–61.

Родин Е. Д. Роль транспорта в промышленном освоении Колымы // Колыма. – 1959. – № 2. – С. 40.

Рохлин М. И. Чукотское олово // Летопись Севера. – М. : Гос. изд-во географ. лит-ры, 1962. – Т. 3. – С. 66.

Смолина Т. П. Солдат революции // Строкою в летопись страны. – Магадан : Кн. изд-во, 1987. – С. 92–93.

Широков А. И. Дальстрой: предистория и первое десятилетие. – Магадан : Кордис, 2000. – С. 94–95.

Поступила в редакцию 14.10.2008 г.

SEA PORT CONSTRUCTION ACTIVITIES IN THE NORTHERN AREAS OF THE USSR FAR EAST (1920ies – 1940ies)

A. F. Pozdnyakov

Sea port is a major infrastructural component in the sea transportation system and plays a peculiar role both in passenger and freight sea traffics. It exists as a well-equipped complex and owns sea port water area and onshore facilities over its operation areas. The sea port onshore facilities are basically wind-and-wave protecting structures, wharfs and piers, loading and unloading equipment, bunkers and etc. At present, there are 22 merchant and 10 fish sea ports over the Far East coasts, which have length of 5.600 miles. They have more than 95% of all freight traffic in the Far East area. Therefore, sea ports play a key role in the economy of the Far East region and of the whole country, as well. During 1920ies – 1940ies, construction of sea ports was one of the most important tasks of the industrial development of the northeastern areas. Availability of convenient communication routes, which could connect those remote territories with high-developed areas in the European part of the Soviet Union and central Siberia, was the goal of prime importance under the program of industrial and social-economic development of the Russian Far East. Since 1930ies, Dalstroy Trust played a key role in the sea port construction program in the Far East.

Key words: bunker facilities, freight traffic, freight turnover, sea port, sea navigation, sea port construction, tonnage.