

**ИЗ ИСТОРИИ СНАБЖЕНИЯ ДАЛЬСТРОЯ НКВД СССР В 1941–1945 ГОДАХ**

С началом промышленного освоения Северо-Востока одним из ключевых его условий стало устойчивое снабжение его территории. Доставка грузов водным транспортом являлась важнейшим элементом системы снабжения гостреста «Дальстрой», с 1938 г. – ГУ СДС НКВД СССР. Особенностью в работе водного транспорта Дальстроя в 1941–1945 гг. стало то, что кроме выполнения своей основной функции – доставка грузов для обеспечения жизнедеятельности Дальстроя он был задействован на грузоперевозках из США в центральную часть Советского Союза. Морские суда Дальстроя работали на поставках по ленд-лизу, а речной флот обеспечивал доставку топлива судам ГУСМП на пути из США в Мурманск и Архангельск.

Планом на 1941 г. в порт Нагаево предусматривалось доставить 475 тыс. т грузов<sup>1</sup>. Однако планы перевозок были сокращены в связи с начавшейся войной. Большинство заводов страны перешло на выпуск военной продукции, фонды снабжения приоритетно направлялись на фронт. Тем не менее в порт Нагаево было завезено 370 тыс. т грузов<sup>2</sup>. Флот Дальстроя на линии Находка – Нагаево – Находка смог перевезти 165,8 тыс. т грузов и 40 205 пассажиров, что составило 98,5 % к плану перевозок флота Дальстроя на 1941 г.<sup>3</sup>

Неразбериха первых военных месяцев добавила сложностей к итак непростой ситуации с доставкой грузов Дальстрою. Задержки

с отгрузкой продовольствия привели в июне 1941 г. к тому, что запасы муки на складах ГУ СДС в Магадане и на Колыме сократились до пятидневной нормы. Одновременно из Находки в Пеструю Дресву (база по приему грузов в заливе Шелихова – для снабжения Омсукчанского горнопромышленного узла) сверх установленных норм было отправлено 500 т муки, 120 т круп, 110 тыс. пачек папирос<sup>4</sup>. Думается, что столь неравномерное распределение направлявшегося продовольствия свидетельствует о несогласованности действий между органами снабжения на территории Дальстроя и в Приморье.

Последующие 1942 и 1943 г. оказались наиболее сложными для Дальстроя. В 1942 г. было запланировано завести в Нагаево 303,7 тыс. т грузов. Фактически же в течение 1942 г. всего в Дальстрой было завезено 197 тыс. т грузов (64,8 % от плана), из которых 165 тыс. т (68 % от плана) было доставлено в Нагаево<sup>5</sup>.

Другими портами для приемки грузов Дальстроя были Певек и Амбарчик на побережье Восточно-Сибирского моря. Кроме этого грузопотоки направлялись по р. Яне в пос. Эге-Хая и по рекам Лене и Алдану в пос. Хандыга для снабжения отдаленных приисковых районов.

Из грузов, доставлявшихся в Нагаево, 48 % составили импортные продовольствие, фураж, промтовары, оборудование, взрывчатые вещества и нефтепродукты. В Певек и Амбарчик все грузы были завезены только из США<sup>6</sup>. Таким образом, видно, что с началом

<sup>1</sup> ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1097. Л. 1.

<sup>2</sup> Там же. Д. 3. Л. 27.

<sup>3</sup> Там же. Д. 1193. Л. 173; Д. 1194. Л. 84.

<sup>4</sup> Там же. Д. 1073. Л. 96.

<sup>5</sup> Там же. Д. 3. Л. 27; Д. 1329. Л. 31.

<sup>6</sup> Там же. Д. 1329. Л. 31.

ведения военных действий нужды Дальстроя обеспечивались преимущественно из Америки. Для обеспечения грузопотока из США там постоянно находилась группа уполномоченных Дальстроя.

Грузы, закупавшиеся в США, делились на следующие категории: энергетическое оборудование; горнообогатительное оборудование; литейное оборудование; дорожные машины и строительные механизмы; металлы, кабельные изделия и абразивы; взрывчатые вещества; горюче-смазочные материалы; автомобильные шины и ремонтная резина; промышленные химикаты и медицинское оборудование; продовольствие; промтовары<sup>7</sup>. Особое внимание уделялось закупке электростанций, горючего и взрывчатки, в которых остро нуждался Дальстрой. Все грузы, закупленные группой уполномоченных Дальстроя, отправлялись в Портленд, откуда отправлялись в Нагаево<sup>8</sup>.

Часть грузов, предназначенных для СССР, из Нагаево затем переправлялась в Приморье, откуда следовала в центральные районы страны. Данное обстоятельство приводило к недовыполнению планов доставки необходимых материалов, оборудования и продовольствия для самого Дальстроя. Это компенсировалось, с одной стороны, остатками в основном продовольствия и промтоваров прошлых лет, а также значительным сокращением норм потребления продовольствия, как вольнонаемного населения, так и заключенных [5. С. 117]<sup>9</sup>. Дмитрий Шевяков в своих воспоминаниях указывает, что ввиду отсутствия продуктов питания «...начальство лагеря сжалилось над нами... нам разрешили питаться подножным кормом. Как скоту. Но мы и этому были рады. После смены, следуя в лагерь, мы начали собирать прошлогоднюю бруснику. А там грибы пошли, голубика. Конвой не стрелял» [8. С. 32].

Режим экономии ресурсов, завозившихся с «материка», выразился прежде всего в сокращении снабжения. Если в 1940 г. изделий из черных металлов было завезено 29 тыс. т, то в 1943 г. лишь 5,5 тыс. т. В 1941 г. жидкого топлива завезено 120 тыс. т, а в 1942 г. всего 55 тыс. т. Помимо этого сокращался завоз и

других товаров: оборудования с 11,7 тыс. до 4,8 тыс. т, промтоваров с 10 тыс. до 2 тыс. т соответственно<sup>10</sup>.

Резкое сокращение количества завозимых на территорию Дальстроя в 1942 г. товаров уже к концу года отразилось на горнопромышленных и геологоразведочных работах. Так, в ноябре и декабре 1942 г. для россыпных разведок было выделено только 40 % взрывчатки [4. С. 105]. И. Д. Бацаев отмечает: «Горючим, взрывчаткой, техникой прииски и рудники снабжались с огромными перебоями; зачастую из-за неподвоза горючего простаивали электростанции, экскаваторы и бульдозеры» [1. С. 109]. Однако ценой тяжелейших усилий работников Дальстроя в 1942 г. было добыто 74,4 т золота [4. С. 115].

В течение 1943 г. в порт Нагаево поступило более 143,6 тыс. т грузов. В подавляющем большинстве грузы поступали из США. Эти грузы распределялись по группам следующим образом: нефтепродукты – 46,2 тыс. т, мука – 23,5, продовольственные товары – 19,8, фураж – 13,3, технические и строительные материалы – 11,7, взрывчатка – 9,9, уголь – 8,3, оборудование 7,7 и промышленные товары 3,3 тыс. т<sup>11</sup>.

1944 г. стал первым из военных лет, когда возобновились перевозки рабочей силы на территорию Дальстроя. ГУ СДС в течение всего военного времени испытывал острый кадровый дефицит, и прибытие пусть и незначительного количества рабочих давало возможность поддержать производство на прежнем уровне. А. И. Широков указывает на вакуум с доставкой рабочей силы в 1940–1944 гг. Ссылаясь на свидетельства современников и документальные материалы, автор справедливо приходит к выводу, что сокращение количества завозимых в Нагаево заключенных было вызвано спадом репрессий в 1939 г. и начавшейся войной с Германией. И только с 1944 г. стала возможной доставка сюда новых этапов заключенных [9. С. 128].

Особенно необходимо отметить, что в рассматриваемый период 1941–1944 гг. завозились материалы в основном производственного значения. Товары для личного потребления завозились в ограниченном количестве и только первой необходимости.

<sup>7</sup> ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1247. Л. 1–8.

<sup>8</sup> Там же. Л. 39.

<sup>9</sup> Там же. Д. 1329. Л. 31.

<sup>10</sup> Там же. Д. 1084. Л. 36 об.

<sup>11</sup> Там же. Д. 1447. Л. 16.

С началом войны увеличилась роль Северного морского пути в снабжении Дальстроя. В первую очередь увеличение поставок именно через порт Амбарчик, Певек, устья Индигирки и Яны было вызвано увеличением грузооборота в этом районе из-за поставок по ленд-лизу флотом ГУСМП. В течение 1941 г. в порт Амбарчик морским транспортом было завезено 12,5 тыс. т различных грузов.

Из Амбарчика грузы поступали в верховья Колымы. По плану на 1941 г. общий объем перевозок по Колыме должен был составить 91,6 тыс. т. Изученные архивные материалы показывают, что Колымское речное управление Дальстроя (КРУДС) выполнило поставленные задачи и справилось с планом на 100 %. В то же время по Индигирке в 1941 г. было перевезено 7,1 тыс. т, что составило 163 % от запланированного грузооборота на этот год<sup>12</sup>. Основные грузоперевозки КРУДС осуществляло по Колыме, так как именно по этой транспортной артерии можно было обеспечить наибольшее количество приисков необходимыми для добычи драгоценных металлов материалами.

Всего в навигацию 1941 г. флотом КРУДС по р. Колыме было перевезено 18 090 т угля, 23 013 т леса, 5 855 пассажиров. Необходимо отметить, что в этом году силами КРУДС вне плана впервые осуществлялись перевозки по маршруту Амбарчик – Певек в количестве 3,9 тыс. т<sup>13</sup>. В основном это был рубленый лес для строительства развивающегося Чукотского горнопромышленного района.

Тяжелая ледовая обстановка в Восточно-Сибирском море в 1942 г. не позволила флоту ГУСМП в полном объеме доставить грузы для Дальстроя. Из 21,8 тыс. т, запланированных для выгрузки в порту Амбарчик, товаров в течение года было завезено 13,3 тыс. т<sup>14</sup>. В связи с этим сильно осложнилась ситуация с обеспечением КРУДС и Авиаотряда в Зырянке топливом. В сентябре 1942 г. заместителем начальника ГУ СДС Г. А. Корсаковым был подписан приказ о выделении 170 т нефтепродуктов из г. Магадана через Среднекан в Зырянку для нужд КРУДС<sup>15</sup>.

В течение 1943 г. в порту Амбарчик разгрузилось 11 морских судов, доставивших 18 тыс. т различных грузов для подразделений Дальстроя и других организаций на Колыме<sup>16</sup>. В то же время на Индигирку было завезено 1,5 тыс. т грузов<sup>17</sup>. Объем грузоперевозок по плану, поставленному руководством перед Колымским речным управлением Дальстроя, по грузоперевозкам в 107,9 тыс. т был выполнен на 107,4 % и составил 115,9 тыс. т<sup>18</sup>.

Основной ассортимент перевезенных по р. Колыме в 1943 г. грузов составлял лес в плотах (32 %), уголь (29 %), продовольствие (14 %), нефтепродукты (7 %), машины, оборудование (3,5 %) и пр. Данные грузы предназначались в основном Янскому, Юго-Западному, Южному, Чаун-Чукотскому горнопромышленным управлениям, Колымторгу, Чукотторгу, Авиаотряду, КРУДС и др. Несмотря на перевыполнение плана по грузоперевозкам, ассортимент перевезенных товаров зачастую не соответствовал реальным потребностям предприятий<sup>19</sup>.

По завершению 1943 г. грузооборот порта Амбарчик составил 61,5 тыс. т, т. е. почти вдвое превосходя показатели 1941 г.<sup>20</sup>

Кроме этого, с началом 1944 г. из порта Амбарчик судами грузы доставлялись по следующим направлениям: порт Тикси, б. Угольная, Мыс Шмидта и пос. Проведение на Чукотке. Таким образом, в 1944 г. порт Амбарчик превратился в своеобразную перевалочную базу для снабжения северных территорий деятельности Дальстроя и стал не только принимать грузы для доставки по р. Колыме, но и складировать, а затем отправлять для вновь создаваемых населенных пунктов на побережье Ледовитого океана.

Ассортимент перевезенных товаров составляли мука, нефтепродукты, бензин, лес и пиломатериалы, техника, оборудование, металлы, фураж, сено, скот, продовольствие и др.

В порт Амбарчик как основную базу по приему и хранению товаров для доставки в отдаленные приисковые районы деятельнос-

<sup>12</sup> ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1193. Л. 318–319.

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Там же. Д. 1329. Л. 25.

<sup>15</sup> Там же. Д. 1234. Л. 255.

<sup>16</sup> Там же. Д. 1444. Л. 36.

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> Там же. Д. 1447. Л. 13.

<sup>19</sup> Подробнее об ассортименте товаров, полученных Дальстроем в 1943 г., см.: ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1447. Л. 16–18.

<sup>20</sup> Там же. Д. 1444. Л. 6, 34.

ти Дальстроя в течение 1944 г. было завезено 18595,5 т различных грузов. Всего Амбарчик в 1944 г. обработал 22 морских судна. В устье р. Индигирки разгрузился один пароход, прибывший из США и доставивший 1 265 т различных грузов.

Несмотря на возрастающий грузооборот Дальстроя и других организаций через Северный морской путь, уже в 1944 г. в Москве, на научно-производственном совещании после изучения опыта арктических перевозок был сделан вывод о постоянном увеличении масштабов экономического воздействия Северного морского пути на глубинные районы севера Сибири и Дальнего Востока, хотя в транспортном обеспечении хозяйственного освоения Арктического побережья за ним признавалась решающая роль. С этого времени было принято решение о постепенном снижении объема перевозок в Арктике [2. С. 42].

В целом в течение рассматриваемого периода грузоперевозки по Колыме и Индигирке ежегодно возрастали. На протяжении военных лет, несмотря на старение флота и его уменьшение, грузооборот по р. Колыме постоянно возрастал, и к 1944 г. достиг своего пика. Так, если в 1941 г. грузооборот КРУДС составлял 98,7 тыс. т, то в 1944 г. – 119,2 тыс. т. Таким образом, речной транспорт Дальстроя в годы Великой Отечественной войны приобрел стратегическое значение и смог обеспечить снабжение отдаленных районов территории региона.

В условиях сокращения снабжения с первых лет войны на территории Дальстроя начала развиваться местная промышленность для обеспечения собственных нужд. Дальстрой стал изготавливать на своих заводах и мастерских экскаваторы, компрессоры, токарные станки, электросверла и многие другие виды оборудования<sup>21</sup>.

В Дальстрое, на Колыме и Охотском побережье местная и пищевая промышленность в годы войны получила значительное развитие. Расширили производство Магаданский промкомбинат, швейная, макаронная и колбасная фабрики. Усть-Магаданский рыбпромхоз организовал маринадный и колбасный цехи. В горных управлениях Дальстроя и на Колымской трассе были созданы пищевые и промышленные комбинаты и различные мас-

терские. Увеличили производство Ягоднинская витаминная фабрика, Тасканский пищекомбинат, многие хлебопекарни, стекольный завод на 72-м км трассы, Усть-Утинский промкомбинат и другие предприятия местной и пищевой промышленности [6. С. 162].

Пищевая промышленность Дальстроя ежегодно в среднем давала около 1 000 т макаронных изделий, до 200 т джемов и варенья, более 500 тыс. л ягодного вина, пива и много другой продукции [Там же].

Местная промышленность Дальстроя выпускала необходимую продукцию, как для горнодобывающего производства, так и товары для населения, в том числе кожаные, ватные, войлочные изделия, постельное белье, посуду, обувь и другие предметы первой необходимости. Значительная часть товарной продукции шла и на пополнение вещевого контингента заключенных Дальстроя. Стекольный завод за годы войны освоил производство более ста видов изделий [Там же].

Бурное развитие местной производственной промышленности на Северо-Востоке СССР в годы Великой Отечественной войны было отмечено не только на территории Дальстроя, но и в соседних районах Якутии. За годы войны были освоены десятки новых видов продукции, которые раньше завозились из других краев и областей страны: корундовые круги, стекло, рыболовные крючки, обувь на деревянной подошве, игрушки, неводы и сети из конского волоса, деревянные ложки, валенки, скипидар, стеклянная посуда, наждачная бумага и др. Появилось немало новых и расширились старые подсобные промышленные предприятия и производства – мебельные, кирпичные, шорные, швейные, сапожные, по производству безалкогольных напитков и др. [3. С. 65–68].

Кроме производства на самой территории Дальстроя, огромное значение приобретают сельскохозяйственные работы в его Приморском управлении. Планом завоза продукции совхозов Приморского управления на 1944 г. предусматривалось доставить в Дальстрой: овощей – 10 тыс. т (в том числе свежих 6,4 тыс. т); мяса – 180 т; овощных семян – 3 т; семенного овса – 300 т; шкур – 1,5 тыс. шт. и 26 т меда. Руководителям совхозов предписывалось ориентироваться на выпуск продукции только для Дальстроя с

<sup>21</sup> ГАМО. Ф. р-23. Оп. 1. Д. 1084. Л. 2.

сокращением всех ненужных поголовий скота и птицы<sup>22</sup>.

Наравне с развитием в военные годы сельского хозяйства в совхозах Приморского управления, для обеспечения населения Дальстроя необходимым продовольствием широкое распространение получили местные совхозы и агробазы (подсобные хозяйства на различных предприятиях). За годы войны совхозы и подсобные хозяйства Колымы произвели свыше 60 тыс. т овощей, 19 млн л молока, около 4 млн шт. яиц, 9,8 тыс. т капусты и 3,6 тыс. т картофеля [6. С. 158].

В снабжении продовольствием предприятий ГУСДС большую роль сыграли децентрализованные заготовки дикорастущих ягод, грибов и продукция охотничьего и рыболовного промысла. Только за первые два года войны (1941–1942 гг.) было заготовлено: грибов и ягод – 198 т, водоплавающей дичи и чаек – около 429 ц, боровой дичи – 33 605 шт., мяса диких животных – 657 ц, мяса и сала морского зверя – до 2250 ц [5. С. 121–122].

Значительную роль в обеспечении работников Дальстроя продуктами, когда остро ощущался дефицит снабжении с «материка», сыграли колхозные хозяйства Якутии. Благодаря якутским колхозам, органы снабжения Колымы выполняли план по дополнительной заготовке продуктов. В 1942 г. Колымторг перевыполнил план по заготовке дичи на 475,5 %, по молочным продуктам – на 115,6, по рыбе – на 200, по ягодам – на 183,5, по грибам – на 654,2, по полевому луку – на 108,7 %. Колымснаб заготовил мяса в убойном весе 16 845 кг и в живом весе 36 713 кг, разной дичи – 15 207 шт. В свою очередь, колхозы, продававшие продукцию предприятиям Дальстроя, заметно увеличивали свою доходность [7. С. 103–105].

Несмотря на сложнейшие условия с доставкой товаров и людских ресурсов для Дальстроя, его горнодобывающая промышленность начала разработку рудных месторождений золота, вольфрама; увеличилась техническая оснащенность приисков и рудников. Малоэффективные прииски, рудники и разведки закрывались или консервировались, но в среднем в 1941–1944 гг. Дальстрой добывал более 70 т золота и более 3 тыс. т оловянного концентрата ежегодно [4. С. 109–126].

Безусловно, столь высокие показатели в условиях Великой Отечественной войны не могли быть достигнуты без слаженной работы всех звеньев снабжения Дальстроя и в первую очередь водного транспорта как основного ее компонента.

### Список литературы

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

2. *Боякова С. И.* Северный морской путь: исторический опыт, современное состояние и проблемы // Современная Арктика: опыт изучения и проблемы: Сб. науч. ст. / Отв. ред. С. И. Боякова. Якутск, 2005.

3. *Вешникова П. С.* Местная промышленность в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (по документам национального архива РС(Я)) // Великая Отечественная: значение и уроки победы: Материалы. науч.-практ. конф. / Под ред. В. Н. Иванова. Якутск: ИГИ, 1995.

4. *Зеляк В. Г.* Пять металлов Дальстроя: История горнодобывающей промышленности Северо-Востока России в 30–50-х гг. XX в. Магадан: Кордис, 2004.

5. *Исаков А. Н.* Снабжение и торговля на Северо-Востоке России в годы Великой Отечественной войны // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг: Сб. науч. тр. / Под ред. В. Ф. Леснякова, В. С. Панышина. Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996.

6. *Исаков А. Н.* История торговли на Северо-Востоке России (XVII–XX вв.). Магадан, 1994.

7. *Колесов М. И.* История Колымского края. (Советский период 1917–1980 гг.). Якутск: Бичик, 1993. Ч. 2.

8. *Шевяков Д. К.* И бег мой не бег, а побег... Магадан: МАОБТИ, 2000.

9. *Широков А. И.* Дальстрой: предыстория и первое десятилетие. Магадан: Кордис, 2000.

*Материал поступил в редколлегию 15.10.2007*

<sup>22</sup> ГАМО. Ф. Р-23. Оп. 1. Д. 1362. Л. 186–187.