

Люшилин Е. Л., Долгов Л. Н.
E.L.Lushilin, L.N.Dolgov

ВОЕННАЯ И ПРОМЫШЛЕННАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РСФСР: 1932 – 1936 гг.

MILITARY AND INDUSTRIAL MODERNISATION OF USSR'S FAR EAST: 1932 – 1936



Люшилин Евгений Леонидович – аспирант кафедры истории и архивоведения Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27; 89141849480. E-mail: LushilinEL@mail.ru.

Mr. Evgeny L. Lushilin – PhD Candidate, Department of History, Komsomol-on-Amur State Technical University (Russia, Komsomolsk-on-Amur), Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin st., phone: +79141849480. **E-mail:** LushilinEL@mail.ru.



Долгов Лев Николаевич – доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории и архивоведения Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27, 89141758880. E-mail: history@initkms.ru.

Mr. Lev N. Dolgov – Doctor of History, Department of History, Komsomol-on-Amur State Technical University (Russia, Komsomolsk-on-Amur), Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin st., phone: +79141758880. E-mail: history@initkms.ru.

Аннотация. В статье рассматриваются причины развертывания, ход и последствия военной и промышленной реконструкции Дальнего Востока РСФСР в 1932 – 1936 гг. При этом описывается создание укрепленных районов, техническое переоснащение дислоцированных в регионе вооруженных сил, их количественный рост, строительство транспортных коммуникаций, преобразование индустрии края. Особое внимание авторов обращено на исследование специфики трудовых ресурсов, осуществлявших указанные мероприятия, включая роль лагерной инфраструктуры в процессе реконструкции региона.

Summary: The paper considers the reasons for, the course and after-effects of military and industrial development and modernization of USSR's Far Eastern Region in 1932 – 1936. The paper describes the creation fortified zones, technical re-equipment of local armed forces, increase in force structure, road building, modernization of local industry. The authors look into particular characteristics of labour force involved in the above mentioned activities, including the role of concentration camp system in the process of regional modernization.

Ключевые слова: Дальний Восток, реконструкция, вооруженные силы, транспорт, промышленность, золотодобыча, трудовые ресурсы, лагерная инфраструктура, продовольствие.

Key-words: Far East, modernization, armed forces, transport, industry, gold-mining, manpower, concentration camp system, food.

УДК 316.35/356.2

Если рассматривать советскую реконструкцию в промышленном ключе (то есть как индустриализацию), то в целом для СССР, без учета ряда частных особенностей, она означает форсированное развитие топливно-энергетического и металлургического комплексов с параллельным расширением сети транспортных коммуникаций как базы для создания машиностроения в

целях производства промышленного оборудования, военной и сельскохозяйственной техники, транспортных средств. Поэтому не случайно, что в различных регионах страны в первую очередь развернулось строительство предприятий, отвечавших этим задачам [1, 145]. Однако Дальний Восток вплоть до 1932 г. находился на периферии общесоюзного промышленного развития. В результате, по итогам первой пятилетки доля ДВК в выпуске валовой продукции машиностроения – ведущей цели индустриализации – снизилась с 0,4 % (в 1930 г.) до 0,3 % (в 1932 г.), в том числе по линии судостроения с 4,1 % до 3,6 % [1, 349-350].

Как и прежде, во второй половине 1920-х гг. – начале 1930-х гг. промышленное производство во внутрирегиональном срезе демонстрировало низкий уровень индустриального развития Хабаровской (12 % промышленной продукции) и Амурской (21 %) областей при доминирующей роли Приморской области (61 %), при том, что на её долю приходилось 6,9 % площади края и 47,3 % населения. Наиболее индустриально развитым являлось Южное Приморье, которое давало 80 % всего угля, добываемого на Дальнем Востоке, и 30 % лесной продукции [2, 42]. При этом местная добыча угля не покрывала всех потребностей в нём, в связи с чем приходилось завозить его из Черемховского района Восточно-Сибирского края [3, 24]. Металл, необходимый для местной промышленности, транспортировался с Урала [3, 170]. Такой важный пищевой продукт, как соль, доставлялся в ДВК из Крыма южным морским путем [3, 171].

Кроме угольной и лесной индустрии основной отраслью специализации ДВК оставалась рыбная промышленность, которая в начале 1930-х гг., благодаря вступлению в строй в 1929 г. краболовной флотилии, позволила СССР выйти в лидеры по экспорту крабовых консервов, вытеснив Японию. Доля Приморья (40 % улова морепродуктов) в этой сфере была также высокой [2, 42].

Таким образом, экономике Дальнего Востока, будучи слабо включенной в программу индустриализации, отводилась прежняя роль – добыча угля, лесозаготовки и вылов морепродуктов, в том числе в целях их реализации на внешнем рынке.

Индустриализация в числе прочих следствий явилась предпосылкой для создания технологической и технической базы модернизации вооруженных сил, что позволяло провести перевооружение войск и увеличить их количество. Однако в отношении Дальнего Востока существенных изменений в этом плане также не происходило: если в 1929 г. численность ОКДВА составляла 35 тыс. чел. [подсчитано автором по: 4, 106; 5, 80], то вплоть до 01.01.32 она практически не изменилась и равнялась 42 тыс. [6]

При этом реконструкция армии и флота не ограничивалась строительством заводов военного профиля и качественным и количественным развитием войск. Значительную роль для повышения боеспособности вооруженных сил играло также достаточно трудо- и материалоёмкое возведение приграничных оборонительных сооружений. Согласно военной доктрине того времени, оптимальной считалась защитная полоса, обустроенная укрепленными районами (УР), под которыми подразумевались протяженные укрепленные линии, имевшие открытый тыл, косяк которых составляли относительно небольшие по размерам боевые сооружения, вооруженные артиллерией и пулеметами и рассредоточенные на большой площади [7, 6-7]. Строительство укрепленных районов в СССР началось в 1926 г. и было продолжено в 1928 г. с возведения в западных приграничных военных округах ряда укрепленных районов [5, 81]. Дальний Восток в этом ключе оставался в стороне от работ по укреплению приграничной полосы.

Таким образом, вплоть до 1932 г. Дальний Восток находился на задворках промышленной и военной модернизации. В хозяйственном плане регион, ограниченный низким уровнем индустриального развития, продолжал иметь экспортную специализацию. Развёртывание хозяйственного и культурного строительства в ДВК, согласно Постановлению ВЦИК и СНК РСФСР, принятого в феврале 1930 г. [8, 4-15], оставалось на бумаге. Однако в конце 1931 г. обстоятельства, влиявшие на низкий статус ДВК в доктрине модернизации, начали резко меняться.



19.09.31 японская Квантунская армия начала широкомасштабные действия в Маньчжурии против китайских войск. 05.02.32 японцы заняли Харбин, а к концу 1932 г. они вышли на линию советско-китайской границы, однако полностью взять под контроль дальневосточный и забайкальский участки границы они смогли только к началу 1933 г. [5, 80]. Одним из последствий захвата Маньчжурии стала фактическая аннексия КВЖД, являвшейся альтернативной Транссибу железнодорожной коммуникацией, которая формально была подтверждена в марте 1935 г. соглашением о её продаже [9, Т.4, 941]. Параллельно указанной экспансии численность японских войск в Маньчжурии увеличилась более чем в десять раз и составила почти 100 тыс., а к началу 1935 г. – 180 тыс. чел. (80 % от численности всей японской армии). В условиях японской экспансии в Китае 1931 – 1932 гг. созрела необходимость принятия мер, направленных на организацию защиты советской территории от возможного нападения Квантунской армии [5, 80].

Инфраструктуры питания, снабжения боезапасом и транспортные коммуникации (в виде единственной железной дороги – Транссиба), являвшиеся жизненно важными для размещения войск, находились на Дальнем Востоке вблизи государственной границы (Южное Приморье, юг Хабаровской области, ЕАО, Амурская область, Забайкалье). Поэтому требовалось безусловное удержание неприятеля на её линии. Тихоокеанское побережье ДВК было практически не защищено, что позволяло противнику осуществить выброску морского десанта. В связи с этим необходимо было создание долговременных укрепленных позиций как на линии государственной границы, так и в наиболее важных районах побережья [5, 77].

Для решения этой задачи в 1932 г. началось масштабное строительство оборонительных сооружений на территориях, удобных для проникновения войск противника. Возводился целый комплекс укрепленных районов: Приморский, Гродековский, Барабашский, Полтавский, Усть-Сунгарийский, Благовещенский, Нижнеамурский, Де-Кастринский, Забайкальский [5, 84]. Для ускоренного завершения строительства УР в январе 1934 г. в состав ОКДВА был включен Особый военно-строительный корпус (ОВСК, командир Б.Н. Руднев, военком Г.Я. Горин [4, 111]), который был сформирован из военно-строительных частей Московского и Ленинградского военных округов и имел в своем составе 15 строительных батальонов. Основная часть бетонных работ во вновь создаваемых УР была выполнена в 1933 г. В итоге в 1934 г., когда части японской Квантунской армии развернулись вдоль всей линии государственной границы, долговременные фортификационные сооружения были в основном готовы и вооружены [5, 85].

Параллельно фортификационным работам развернулось строительство железнодорожных линий и веток, предназначенных для оперативной переброски войск (например, линия Смоляниново – Дунай в Приморье [10, 351]). Первоначально данное строительство велось трестом «Дальстройпуть», но из-за низкой производственной отдачи оно в 1934 г. было передано войскам Особого железнодорожного корпуса НКПС во главе с Я.Я. Лацисом, которые в 1934 г. были полностью передислоцированы в Приморье (где находились вплоть до 1941 г.) [10, 336]. В результате строительство веток удалось завершить, хотя и с весьма низким качеством работ [5, 100].

В целях защиты побережья от возможного десанта неприятеля и контроля внутренних вод СССР на Дальнем Востоке 21.04.32 были воссозданы Морские силы Дальнего Востока (МСДВ). Командующим МСДВ был назначен флагман 1-го ранга М.В. Викторов. Личный состав МСДВ начал пополняться балтийцами и черноморцами. Если на 1 июля 1932 г. тихоокеанцев насчитывалось всего 5875 человек, то к концу года их стало 8300 человек. Укреплялась береговая защита, увеличивался авиационный парк. В 1933 г. в строй вошла первая подводная лодка, доставленная в ДВК по железной дороге в разобранном виде и собранная на владивостокском Дальзаводе [11, 120]. 11.01.35 было принято решение о переименовании МСДВ в Тихоокеанский флот (ТОФ). В 1935 г. ТОФ вышел на первое место среди других флотов Советского Союза по основным показателям в боевой и политической подготовке

[11, 123]. В 1936 г. в его составе появились первые эскадренные миноносцы, новые быстроходные тральщики и подводные лодки, имевшие более мощное вооружение и совершенные механизмы. На побережье строились новые укрепленные районы [11, 134-135].

Ограниченная пропускная способность Транссиба не позволяла быстро осуществить переброску войск на Дальний Восток и вынудила наращивать в регионе в рамках ОКДВА группировку войск, способную самостоятельно вести боевые действия. В итоге состав вооруженных сил на Дальнем Востоке возрос с 42 000 чел. личного состава (по состоянию на 01.01.32) до 240 000 чел. (на 01.01.37), количество самолетов за этот же период – с 88 до 2189, танков и танкеток – с 36 до 3216, орудий – с 358 до 3748 [подсчитано автором по: 6; 5, 80, 86, 112].

В результате увеличения указанного военного присутствия на протяжении 1932 – 1936 гг. в военной группировке на Дальнем Востоке, в сравнении с РККА, к 1937 г. было размещено около 11 % численности вооруженных сил страны [подсчитано автором по: 6; 5, 112; 12, 123], относительно же населения ДВК её доля составила 9,7 % [6; 5, 112; 13, 41]. Этот рост сопровождался строительством военных городков с сетью социальных объектов, казарм, артиллерийских парков, складов, подъездных путей, аэродромов [см., например: 14, 27-28]. Большой удельный вес и высокое оборонное значение дальневосточной группировки войск было зафиксировано в 1935 г., когда командующему ОКДВА В.К. Блюхеру присвоили звание маршала.

В ходе полномасштабного строительства и введения в строй укрепленных районов, развития транспортной инфраструктуры военного назначения, форсированного создания и развития ТОФа, увеличения состава ОКДВА резко выросла боеготовность советских вооруженных формирований на Дальнем Востоке, что вынудило Японию изменить планы нападения на СССР [5, 99].

Кроме выполнения военных задач, ОКДВА принимала широкое участие в хозяйственном освоении ДВК. Так, с окончанием основных фортификационных работ 11 батальонов ОВСК прибыли в Комсомольск (шесть из них – зимой 1933/34 г.) для сооружения заводов. Здесь ими были выполнены земляные работы объёмом около 6 млн. м³, что в 2,5 раза больше объёма таких работ, проведенных на строительстве Московского метрополитена первой очереди; уложено 3,2 млн. м³ бетона – в 2,6 раза больше, чем на ДнепроГЭС [4, 111].

Новая оборонная доктрина, связанная с возникновением угрозы войны на Дальнем Востоке с Японией, являвшейся достаточно сильным противником, включала в себя не только фортификационное и транспортное строительство и усиление военного присутствия в регионе, но и экономическую модернизацию ДВК. Планы её проведения были озвучены В.В. Куйбышевым на 17-й конференции ВКП(б). Программа модернизации ДВК состояла, с его слов, в создании способной автономно функционировать региональной экономики. Этого планировалось достичь путем всестороннего хозяйственного развития: создания собственной металлургической базы среднего уровня в южном Приморье, сырьем для которой должен был служить сучанский уголь и находящееся рядом ольгинское месторождение железных руд, широкого развития железно- и автодорожных путей сообщения, речных и воздушных коммуникаций, увеличения сельскохозяйственного производства и добычи водных биоресурсов и соли и расширения на этой основе производства в пищевой (в том числе в рыбоперерабатывающей, сахарной) и текстильной (льняной и пеньковой) промышленности, разработки Тетюхинского месторождения цветных металлов (Приморье), золотых приисков (Колыма), сахалинской нефти и камчатского угля, создания мощной судостроительной (с Пермское) и лесной промышленности (в том числе деревообрабатывающей, бумажного производства), развития пушного промысла [3, 170-171, 183].

Проявлениями программы развития ДВК стали реконструкция Владивостокского механического завода, переименованного в Дальзавод, строительство и ввод в эксплуатацию в феврале 1932 г. Хабаровского кораблестроительного завода им. С.М. Кирова, реконструкция



с декабря 1933 г. Хабаровского завода сельхозмашин в предприятие по ремонту стрелково-артиллерийского вооружения (Дальсельмаш), строительство с 1932 г. Хабаровского авторемонтного завода (Авторемзавод). Но наиболее важные промышленные стройки велись в с. Пермском (с 10.12.32 – г. Комсомольск-на-Амуре), где с 1932 г. осуществлялось строительство судостроительного (Дальпромстрой, стройка № 199) и авиастроительного заводов (Маш-строй, стройка № 126), а с 1936 г. – аккумуляторного завода (Дальакстрой). Все указанные предприятия имели военный профиль.

Если назначение основной массы перечисленных предприятий состояло в обслуживании имевшихся в распоряжении ОКДВА и ТОФ судов, транспорта и стрелково-артиллерийского вооружения, то по окончании строительства заводов в Комсомольске от них ожидалось снабжение вооружённых сил региона новой техникой (военными судами, подводными лодками и самолётами), что должно было в значительной мере снизить объём их перемещения из других регионов страны. Видимо, постановка данной задачи была связана с тем обстоятельством, что при переброске указанной техники в ДВК была высока вероятность её обнаружения: «скрыть переброску людей в закрытых вагонах или замаскировать на платформах орудия и танки было нетрудно, а вот скрыть переброску на железнодорожных платформах подводных лодок или переброску по воздуху эскадрилий тяжелых бомбардировщиков ТБ-3 было невозможно» [6].

Возведение военных заводов и оборонительных сооружений требовало развития индустрии строительных материалов, что обусловило расширение старых и постройку новых предприятий данного профиля: Спасского цементного завода (ставшего крупнейшим в стране [15, 179]), Хабаровского кирпичного завода, ряда цементных заводов в районе Хабаровска. Кроме них в районах выполнения работ создавалось производство различных видов строительных материалов и полуфабрикатов в сравнительно небольших объёмах [10, 340]. Но местные объёмы производства не могли удовлетворить всех потребностей в стройматериалах [см., например: 16, 38]. Иногда для покрытия данного дефицита приходилось принимать экстраординарные решения. Так, Дальпромстрой получил 200 тыс. м³ камня путём обрушения посредством взрыва сопки на правом берегу Амура [16, 39]. И всё же основным следствием этого дефицита стала ориентация строек ДВК на поставки из других регионов [см., например: 17, Д. 768, Л. 274]. Но отдаленность поставщиков (материалы из европейской части страны находились в пути до 3 месяцев) и запаздывание в выполнении ими заказов создавали серьезные трудности в осуществлении программ строительства [10, 339]. Казалось, исключение должен был составить лес, запасы которого оценивались в 60 – 70 млн га – 40 % всего леса в СССР [17, Д. 503, Л. 47]. Но в первые годы реконструкции края он, наравне с кирпичом, завозился за 3500 – 4000 км – из Забайкалья и Восточной Сибири [10, 340]. Однако со временем наличие лесной сырьевой базы позволило развернуть строительство Уссурийского, Тунгусского и Комсомольского деревообрабатывающих комбинатов [17, Д. 503, Л. 41].

Нехватка ресурсов в годы первой пятилетки породила свёртывание большого числа строек. Видимо, по этой причине комиссия, прибывшая из Москвы в с. Пермское в августе 1932 г. и поддерживаемая заместителем НКТП Г.Л. Пятаковым и начальником бюро новостроек НКТП И.Н. Смирновым, потребовала законсервировать Дальпромстрой. Но И.А. Каттель, получивший поддержку главы НКТП Г.К. Орджоникидзе, отстоял перед Политбюро возглавляемую им стройку [16, 39 – 41].

Не менее важное значение для функционирования и дальнейшего развития тяжёлой промышленности ДВК имело создание местной металлургической базы, которая в перспективе должна была снабжать заводы региона металлопродукцией. Первоначально планировалось её создание в южном Приморье, но в 1934 г. краевое руководство добилось принятия ЦК решения о разработке Кивдо-Райчихинского угольного бассейна, располагавшегося на территории Хингано-Архаринского района Амурской области [18], и создания на его базе металлургического завода [17, Д. 503, Л. 47]. Разведка бассейна была завершена ещё в 1931

г., а производственное освоение начато в 1932 г. В целях вывоза угля к ноябрю 1935 г. была проложена железнодорожная колея от ст. Бурея до месторождения [18]. Цветная металлургия осваивалась в рамках комбината «Сихали» [17, Д. 503, Л. 39] (Тетюхинский свинцовый завод, Приморская область).

Энергоснабжение – один из ключевых атрибутов функционирования промышленности и транспорта – осуществлялось в первую очередь за счёт каменного угля южного Приморья, добывавшегося на давно разрабатываемых рудниках Сучана и Артема. При этом уголь Кивды и Райчихи спросом у потребителей (железнодорожного и военного ведомств) не пользовался в силу своей низкосортности, что затрудняло их освоение. Добываемый на Сахалине уголь, предназначенный для судов, также бойкотировался – организациями по морским перевозкам [17, Д. 993, Л. 250 – 251]. В результате приморский – в особенности сучанский – уголь имел первостепенное значение в топливно-энергетическом балансе региона [17, Д. 979, Л. 251], в связи с чем в 1933 г. было начато сооружение железной дороги Кангауз – Сучан (52 км) [10, 327-328], после его окончания в июле 1934 г. – Сучан – Находка (41 км) [10, 344]. Строительством занялся корпус военных железнодорожников под командованием Я.Я. Лациса и окончил его уже в 1935 г., благодаря чему сучанский уголь в больших объёмах получил выход, в том числе транзитного характера, на Владивосток, Хабаровск и Находку [18, 327 – 328].

Для выработки электроэнергии в промышленных целях осуществлялось строительство Артёмовской ГРЭС, хабаровских районных электростанций. Задача снабжения вооружённых сил жидким топливом обусловила большие инвестиции в разработку сахалинской нефти, её переработку (Крекингстрой, Хабаровск) и хранение [17, Д. 503, Л. 38 – 40] (Бензоскладстрой).

В ходе расширения индустриальной базы региона темпы роста валовой промышленной продукции в первой пятилетке составили 191 %, во второй – 281 %. В результате в валовом выпуске народного хозяйства Дальнего Востока удельный вес промышленности в 1937 г. равнялся 80,4 % [15, 179-180].

Развернувшаяся на Дальнем Востоке модернизация требовала резкого увеличения трудовых ресурсов. В принципе, это было основное условие осуществления реконструкции края. Единственный способ решения данной задачи состоял в проведении масштабных переселенческих кампаний. Переселение в ДВК проводилось по нескольким каналам. По линии РККА в регион направлялись демобилизованные красноармейцы и военнослужащие развернутых в регионе армейских формирований, специализированных на строительстве. ВЛКСМ осуществлял мобилизации комсомольцев на ударные стройки края (к началу 1934 г. направлено более 3000 чел. [20]), которые кроме легендарного строительства Комсомольска возводили порт Находка, работали на вновь создаваемых нефтяных и рыбных промыслах Сахалина [15, 180]. Под руководством органов НКВД на Дальний Восток перемещались спецпереселенцы. Но ведущая роль в миграционной политике с 1932 г. отводилась созданию широкой сети исправительно-трудовых лагерей: контингент заключённых ИТЛ обеспечил 68 % прироста населения ДВК в период с 1926 по 1937 г. [подсчитано автором по: 13, 40 – 41; 21] Это обстоятельство требует экскурса в становление и развитие лагерной составляющей пенитенциарной системы Дальнего Востока.

Сложившаяся к 1929 г. структура мест заключения формировалась в период нэпа с характерными для него массовой безработицей, отсутствием масштабных промышленных проектов, самостоятельности производителей в реализации готовой продукции и производственном снабжении. Основными единицами системы мест заключения были относительно мелкие пенитенциарные учреждения, в своём большинстве находившиеся на балансе региональных исполкомов, и не требовавшие централизованной системы производственного снабжения и сбыта своей продукции. Единственная крупная структура с полностью центра-



лизованным управлением (в том числе и производственной деятельностью) имелась в ведении ОГПУ – Управление Соловецких лагерей, в которых среднегодовая численность заключенных за 1928/29 год составила 21 900 чел.

В условиях же форсированного развития в числе прочего требовалась концентрация трудовых ресурсов на строительстве крупных промышленных и транспортных объектов. В этих целях в середине – конце 1929 г. был создан ряд пенитенциарных учреждений, находившихся в ведении ОГПУ и призванных осуществить освоение подведомственных им районов в заданном ключе. В их числе был образованный 11.07.1929 Дальневосточный исправительно-трудовой лагерь (Дальлаг) с дислокацией управления в г. Хабаровске и районом деятельности, охватывавшим территории вдоль Транссиба от Владивостока до Благовещенска и Комсомольска. В Дальлаге вплоть до конца 1932 г. содержалось 9 – 12 тыс. заключенных [21].

В целях форсирования золотодобычи и создания сопровождающей её инфраструктуры (в первую очередь транспортной) в Верхнеколымском районе 13.11.31 был создан Государственный трест по дорожному и промышленному строительству в районе Верхней Колымы («Дальстрой»), управление которого базировалось на берегу б. Нагаево [21]. Руководителем Дальстроя с 14.11.31 по 29.11.37 был Э.П. Берзин. Первоначальная территория деятельности треста (1932 – 1935 гг.) составляла около 400 – 450 тыс. км² (территория Швеции), затем неуклонно росла [22]. Трест был наделён правами самостоятельного административно-территориального образования, входящего в ДВК, и осуществлял административное руководство Ольским, Среднеканским и Северо-Эвенским районами [23, 124]. Основной рабочей силой, осуществлявшей освоение дикого района, были заключенные. Ещё 01.04.32 для организации масс заключенных, которые должны были работать на «Дальстрой», решением ОГПУ СССР был образован Северо-Восточный исправительно-трудовой лагерь ОГПУ (СВИТЛ) [22]. В этом же году, когда развернулись старательские работы, на Колыму начали прибывать первые партии заключенных.

Вдоль Транссибирской магистрали и к северу от нее на общем расстоянии более 2000 км простирался созданный в декабре 1932 г. Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь (Бамлаг). Первым начальником строительства на БАМе являлся С.В. Мрачковский – старый большевик, в недавнем прошлом один из лидеров троцкистской оппозиции. К сентябрю 1933 г. руководство во главе с С.В. Мрачковским было арестовано и осуждено в связи с «делом контрреволюционной троцкистской группы И.Н. Смирнова». Новый начальствующий состав возглавил Н.А. Френкель.

Численность заключенных в лагерях Дальнего Востока возросла с 25 500 чел. (по состоянию на 01.01.33) до 310 387 чел. (на 01.01.37), что составило 38 % общей численности населения ИТЛ ГУЛАГа (против 7,6 % на декабрь 1932 г.). Количество заключенных Бамлага стало равняться 127 483 чел., Дальлага – 112 490, СВИТЛ – 70 414 [подсчитано автором по: 21].

Приведённая статистика позволяет сделать вывод о том, что в течение 1933 – 1936 гг. количество заключённых на Дальнем Востоке стремительно росло (в наибольшей мере – в рамках Бамлага) как в абсолютном выражении, так и относительно общей численности ГУЛАГа, что обеспечило местным ИТЛ одно из ключевых мест в пенитенциарной системе СССР. Высокий статус УНКВД по ДВК был зафиксирован 26.11.35, когда его руководителю Т.Д. Дерибасу в числе шести высокопоставленных сотрудников НКВД было присвоено звание комиссара государственной безопасности 1-го ранга [24, 16]. К 1937 г. численность заключенных дальневосточных лагерей составила 12,5 % от населения ДВК [подсчитано автором по: 13, 41; 21], что отражало значительный вес заключённых в демографической картине региона, и, соответственно, должно было означать высокую роль лагерной инфраструктуры в хозяйственной жизни дальневосточной провинции.

Это прямым образом подтверждается деятельностью вышеперечисленных лагерей, в

частности попыткой реализовать грандиозный проект – строительство Байкало-Амурской магистрали (БАМ). По первоначальному замыслу её предстояло проложить от Тайшета до Совгавани через огромные безжизненные пространства тайги, болот и горных хребтов, и – в отличие от Транссиба – на большом удалении от внешних границ государства. Основные работы были возложены на Бамлаг.

Так, уже за первые полгода на строительство БАМа было переброшено свыше 30 тысяч заключенных для возведения 175-километрового участка дороги, соединяющего Транссиб с поселком Тында (Тахтамыгда – Тында, Амурская область). Во второй половине 1933 г. основную часть заключенных направили на строительство вторых путей Транссиба (тем самым свернув основные работы по постройке БАМа) на огромном расстоянии – от ст. Карымская в районе Читы до Хабаровска (2228 км. [19, 80]). На всем протяжении этого пути были создана лагерная инфраструктура. К 1936 г. деятельность Бамлага приобрела многопрофильный характер: он осуществлял лесозаготовки, жилищное и железнодорожное строительство, кирпичное и сельскохозяйственное производство [26]. В феврале этого же года началось строительство вторых путей Транссиба на участке Хабаровск – Ворошилов (657 км) [19, 80, 82].

В рамках программы по строительству БАМа 21.03.32 было принято решение о постройке автомобильно-гужевого тракта от ст. Волочаевка до с. Пермское-на-Амуре. В апреле 1933 г. данное строительство было поручено Дальлагу, начальником строительства был назначен лично глава ОГПУ по ДВК Т.Д. Дерibas. Зимой 1933/34 г. на линии работали 11 тыс. чел., летом 1934 г. – 20 тыс., из них вольнонаёмных – 2,5 тыс., остальные – заключённые. Работы были завершены в ноябре – декабре 1934 г. Протяженность дороги составила 353,5 км [27, 57-58].

В сфере дорожного строительства Дальлаг осуществлял постройку железнодорожных путей: Биробиджан – Блюхерово (130 км, 1936 – 1939 гг.), Букачача – Пашенная (82 км, Забайкальская ж/д), Диомиди – Богучаны – Пашенная. Другими видами деятельности Дальлага являлись добыча каменного угля на основных рудниках ДВК – Сучане, Артёме, Райчихе, добыча золота на о. Аскольд, лесозаготовки, строительство вододержательных сооружений на р. Седанке для водоснабжения Владивостока (Седанстрой), цементных заводов в районе Хабаровска, кирпичного завода в Хабаровске, спецточек Наркомсвязи (цепь крупных радиостанций), машиностроительных заводов в Комсомольске. Кроме этого Дальлагом производились погрузочные работы на Уссурийской железной дороге и в мастерских Владивостока и Хабаровска, дноуглубительные работы на р. Амур [21].

Центральным направлением деятельности «Дальстроя», ориентированного на золотодобычу, являлось вплоть до 1936 г. создание транспортных коммуникаций, связывавших золотые прииски с транзитными пунктами на морском побережье. Уже в декабре 1933 г. бухта Нагаево стала использоваться для обслуживания прибывающих пароходов. В июне 1936 г. порт Нагаево был включен в списки портов СССР. В 2,5 км от бухты постепенно рос поселок Магадан, ставший административным центром территории деятельности «Дальстроя» [22] с 1939 г. [21]. В 1930-е гг. основной пересыльный лагерь, где происходила перегрузка грузов и заключенных из эшелонов на пароходы, следовавшие в Магадан, располагался в порту Владивостока [28, 422]. В 1935 г. Дальстрой обзавелся собственным морским флотом, закупив в Голландии три крупнотоннажных морских судна, позже в Англии было приобретено ещё одно судно. В итоге тоннаж флота составил более 42 000 брутто-тонн [29].

Но гораздо более масштабная деятельность развернулась в сфере материкового дорожного строительства, куда направлялась подавляющая часть капиталовложений по «Дальстрою». К октябрю 1933 г. протяженность трассы составила 182 км, в 1935 г. она достигла р. Колымы, связав основной золотоносный район с морем [22] и составив 600 км [30]. В связи с этим с 1936 г. основные вложения направлялись в горнодобывающую отрасль, что автоматически отразилось на объёмах золотодобычи. Так, в 1932 г. трестом было добыто 511 кг хи-



мически чистого золота, в 1933 г. – 791, 1934 г. – 5 515, 1935 г. – 14 458, 1936 г. – 33 360, 1937 г. – 54 635 [31]. Принудительный труд был одним из факторов рентабельности золотодобычи, продукт которой являлся предметом экспорта на мировой рынок и тем самым способствовал модернизации страны, которая нуждалась во внешних источниках финансирования [22].

Таким образом, вклад лагерной инфраструктуры в экономическое освоение края был крайне высоким: благодаря труду заключенных осуществлялось строительство практически всех промышленных и транспортных объектов, но в определяющей мере их стараниями производилась добыча наиболее важного колымского золота и прокладка основных транспортных коммуникаций региона.

Развёртывание оборонного, транспортного и промышленного строительства в ДВК, рост численности вооруженных сил и заключенных ИТЛ резко увеличили в регионе процент населения (в том числе лагерного), не занятого в сельском хозяйстве. Об этом косвенно свидетельствует соотношение городского и сельского населения.

По сравнению с 1926 г. городское население ДВК на 06.01.37 возросло на 224,8 %, составив 1 104 130 чел [12, 49; 13, 68]. В итоге соотношение городского и сельского населения стало составлять соответственно 44,5 % (против 26,7 в 1926 г. [подсчитано автором по: 12, 49; 13, 40, 68]) и 55,5% [подсчитано автором по: 12, 49; 13, 41], что существенно превысило средний процент урбанизации РСФСР, равнявшийся 33,1 [подсчитано автором по: 12, 49]. Эта статистика, разумеется, свидетельствует об относительном сокращении населения, занятого в сельском хозяйстве, при его абсолютном росте.

В итоге в ДВК в 1932 – 1936 гг. была нарушена симметрия сельскохозяйственного производства и продовольственного потребления. Так, если до начала второй пятилетки аграрная Уссурийская область имела хлебные излишки, то в 1933 г. в связи с ростом армии стала испытывать продовольственный дефицит, который в основном покрывался за счёт ввоза продуктов из других районов страны [32, 27]. Кроме завоза продуктов питания в целях покрытия продовольственного дефицита в регионе широкое распространение получили ведомственные сельскохозяйственные предприятия. 16.03.32 на Дальнем Востоке по инициативе В.К. Блюхера был сформирован Особый колхозный корпус [14, 39] общей численностью 60 тыс. чел. (командир – М.В. Калмыков, комиссар – И.А. Свинкин), в задачу которого в числе прочего было поставлено обеспечить ОКДВА продовольствием, развернув сельскохозяйственное производство и, тем самым, сократив ввоз хлеба и мяса из Сибири. Им были освоены плодородные земли Приханкайской низменности, Приамурья и Забайкалья. К концу 1935 г. хозяйства корпуса стали рентабельными [4, 110]. Особому железнодорожному корпусу НКПС был выделен участок территории у м. Ахлестышева на Русском острове в целях организации собственного рыболовного промысла [5, 100]. Широко применялось создание колхозов за счёт красноармейцев, демобилизованных из ОКДВА и других военных округов («красноармейские колхозы») [4, 110]. Зачастую к сельскохозяйственным работам привлекались воинские части [4, 112], несмотря на протесты наркома обороны К.Е. Ворошилова [9, Т. 3, 35-36]. Параллельно с решением продовольственных задач, особый колхозный корпус и красноармейские колхозы, дислоцируясь в приграничной зоне, способствовали укреплению обороноспособности Дальнего Востока [9, Т. 3, 36]. Аналогичная деятельность была свойственна лагерям. Так, Дальлаг осуществлял лов и переработку рыбы, сельскохозяйственное производство [21]. Но расширение местной продовольственной базы так и не смогло компенсировать рост на Дальнем Востоке населения, не занятого в сельском хозяйстве. Поэтому в первую очередь приходилось рассчитывать на дотации из других регионов страны. Например, Дальстрой и Бамлаг главным образом снабжались Сиблагом, который с 1933 г. приобрел сельскохозяйственный профиль [26]. В итоге зависимость ДВК от внешних источников продовольствия так и не была ликвидирована [см., например: 9, Т. 3, 121-122, 775]. Это обстоятельство, в случае сбоя в продуктовом снабжении региона, грозило обернуться продо-

вольственной катастрофой.

Таким образом, вплоть до 1932 г. Дальний Восток находился на задворках промышленной и военной модернизации. В хозяйственном плане регион, ограниченный низким уровнем индустриального развития, продолжал иметь экспортную специализацию. В условиях японской военной экспансии в Китае 1931 – 1932 гг. созрела необходимость принятия мер, направленных на организацию защиты советской территории от возможного нападения Квантунской армии. Эта задача была решена в ходе полномасштабного фортификационного строительства, развития транспортной инфраструктуры военного назначения, форсированного создания и развития ТОФа, увеличения состава ОКДВА. В итоге резко выросла боеготовность советских вооруженных формирований на Дальнем Востоке, что вынудило Японию изменить планы нападения на СССР. Параллельно военной модернизации в ДВК развернулось промышленное строительство (преимущественно военного назначения), началось форсированное расширение сети транспортных коммуникаций, масштабное освоение ранее необжитых территорий, в том числе золотonosных районов северо-востока. Основным условием осуществления реконструкции края являлось резкое увеличение трудовых ресурсов. Данная задача решалась путем переселения на Дальний Восток демобилизованных красноармейцев, мобилизации комсомольцев на ударные стройки края, перемещения спецпереселенцев, развертывания специализированных на строительстве армейских формирований. Но ведущая роль при осуществлении миграционной политики принадлежала созданию сети исправительно-трудовых лагерей, использовавших труд заключенных. В результате военной и промышленной модернизации ДВК, резкого увеличения военного присутствия в регионе в 1932 – 1936 гг. значительно вырос удельный вес населения, не занятого в сельском хозяйстве. В итоге была нарушена симметрия сельскохозяйственного производства и продовольственного потребления, что обусловило зависимость ДВК от внешних источников продовольствия.

ЛИТЕРАТУРА

1. Индустриализация СССР: 1929 – 1932 гг. Документы и материалы / сост. З.К. Звездин (отв. сост.), М.Ф. Залогова, М.И. Кулькова, С.Р. Левина, О.М. Слоним, Н.М. Хвостенкова. – М. : Наука, 1970. – С. 145.
2. Бурилова, В. С. Особенности территориально-промышленного комплекса Приморья (1920-е гг.) / В.С. Бурилова // Россия и АТР. – 2007. – № 1. – С. 40-43.
3. XVII конференция ВКП (б). 30 января – 4 февраля 1932 г. : стенограф. отчет. – М. : Партиздат, 1932.
4. Краснознаменный Дальневосточный: История Краснознаменного Дальневосточного военного округа. – 3-е изд., испр., доп. – М. : Воениздат, 1985. – 348 с.
5. Калинин, В. И. Сталь и бетон против Микадо: Береговая оборона и укрепленные районы сухопутной границы на Дальнем Востоке СССР (1932–1945 гг.) / В.И. Калинин, С.А. Воробьев // Крепость Россия: Историко-фортификационный сборник. Вып. 2. – Владивосток : Дальнаука, 2005. – С. 76-167.
6. Горбунов, Е. А. Схватка с Черным Драконом. Тайная война на Дальнем Востоке / Е.А. Горбунов. – М. : Вече, 2002. – URL: http://militera.lib.ru/research/gorbunov_ea/index.html.
7. Кузьяк, А. Г. Железобетонные сооружения укрепленных районов СССР на территории Украины. 1928 – 1936 гг. / А.Г. Кузьяк, В.В. Каминский // Крепость Россия: Историко-фортификационный сборник. Вып. 2. – Владивосток : Дальнаука, 2005. – С. 6-75.
8. Комсомольск-на-Амуре – город мужества, труда и героизма. – Хабаровск : Хабар. кн. изд-во, 1982. – 376 с.
9. Трагедия советской деревни. Коллективизация и раскулачивание. 1927 – 1939 : документы и материалы : в 5 т. – М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1999 – 2006.
10. Старостенков, Н. В. Железнодорожные войска России. Кн. 2. От первой мировой до Великой Отечественной: 1917–1941. / Н. В. Старостенков. – М. : «Стэха», 2001. – 496 с.
11. Краснознаменный Тихоокеанский флот / С.Е. Захаров, В.Н. Багров, С.С. Бевз, М.Н. Захаров, М.П. Ко-тухов. – Изд. 2-е, испр. и доп. – М. : Воениздат, 1973. – 320 с.



12. Жиромская, В. Б. Полвека под грифом «секретно»: Всесоюзная перепись населения 1937 г. / В.Б. Жиромская, И.Н. Киселев, Ю.А. Поляков. – М. : Наука, 1996. – 152 с.
13. Жиромская, В. Б. Демографическая история России в 1930-е гг. Взгляд в неизвестное / В.Б. Жиромская. – М. : Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2001. – 280 с.
14. Ротмистров, П. А. Стальная гвардия / П. А. Ротмистров. – М. : Воениздат, 1984. – 272 с.
15. Плохих, С.В. История Дальнего Востока России / С.В. Плохих, З.А. Ковалева. – Владивосток, 2002.
16. Амурские корабли / ред. М.П. Белов. – Хабаровск : Хабар. кн. изд-во, 1970. – 520 с.
17. ГАХК. Ф. 2. Оп. 1.
18. История Бурейского района. – URL: <http://www.burejaamur.ru>.
19. Дальневосточная магистраль России / сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. – Хабаровск : Частная коллекция, 1997. – 352 с.
20. XVII съезд ВКП(б). Утреннее заседание 06.02.34 г. (№21), выступление Л.М. Кагановича – URL: http://hronos.km.ru/vkpb_17/21_1.html.
21. Система исправительно-трудовых лагерей. – URL: <http://www.memo.ru/history/NKVD/GULAG>. – см.: «Дальлаг», «Бамлаг», «Дальстрой».
22. Широков, А. И. История формирования и деятельности «Дальстроя» в 1931 – 1941 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук / А. И. Широков. – Томск : ТГУ, 1996. – URL: <http://www.memorial.krsk.ru>.
23. Бацаева, Л.Г. Из истории первых выборов на северо-востоке России / Л.Г. Бацаева // Азиатско-тихоокеанский регион. Экономика, политика, право. – 2007. – № 1. – С. 113-126.
24. Лубянка. ВЧК – ОГПУ – НКВД – НКГБ – МГБ – МВД – КГБ. 1917 – 1960 : справочник / сост., введ. и прим. А.И. Кокурина, Н.В. Петрова ; науч. ред. Р.Г. Пихоя. – М. : Издание МФД, 1997. – 352 с.
25. Всесоюзная перепись населения 1937 г.: Общие итоги : сб. докум. и мат. / сост. : В.Б. Жиромская, Ю.А. Поляков. – М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2007. – 320 с.
26. Папков, С. А. Сталинский террор в Сибири. 1928 – 1941 / С. А. Папков. – URL: <http://www.memorial.krsk.ru/Articles/1997Papkov/03.htm>.
27. Энциклопедия. Комсомольск-на-Амуре. Север Хабаровского края, Восточный БАМ, Нижнеамурье / ред.-сост. : Б.Д. Дроздов, А.С. Семенов ; отв. за выпуск А.С. Семенов. – Комсомольск-на-Амуре : ООО «Амурская волна», 2004. – 432 с.
28. ГУЛАГ: Главное управление лагерей. 1918 – 1960 / под ред. акад. А.Н. Яковлева ; сост. А.И. Кокурин, Н.В. Петров. – М. : ООО «Материк», 2000.
29. Ларьков, С. Законвоированные зимовщики (виновник трагедии «Челюскина» – ГУЛАГ?) / С. Ларьков, Ф. Романенко // 30 октября. – 2004. – № 47.
30. Пилясов, А. Н. Трест «Дальстрой» как суперорганизация / А.Н. Пилясов // Колыма. – 1993. – №№8, 9 – 10, 11. – URL: <http://www.kolyma.ru/magadan>.
31. Энциклопедия Дальнего Востока. – URL: <http://edv.clubdv.ru>. – См. «Дальстрой».
32. Проскурина, Л. И. Октябрьская революция и её влияние на деревню российского Дальнего Востока / Л.И. Проскурина // Россия и АТР. – 2008. – № 3. – С. 22-30.