

СИСТЕМА БАЗИРОВАНИЯ ТИХООКЕАНСКОГО ФЛОТА СССР 1932—1941 гг.*



Юрий Михайлович ЗАЙЦЕВ, капитан 1 ранга, начальник кафедры тактики ВМФ и военно-морской истории ТОВМИ им. С. О. Макарова

Экономическая ситуация в СССР в середине 20-х годов XX в. потребовала провести реформу вооруженных сил страны и флота, в частности, и привести их в состояние, отвечающее решению минимального количества стратегических задач. Их решение должно было обеспечиваться как наличным составом сил флота, так и возможностями государства по его содержанию.

В ходе реформы было признано нецелесообразным содержать военный флот на Дальнем Востоке ввиду отсутствия у последнего достаточного количества сил, способных оборонять дальневосточное побережье. Морские Силы Дальнего Востока (МСДВ) в 1926 г. были расформированы; часть кораблей, ремонт которых требовал значительных финансовых затрат, списали и сдали на лом, а корабли с относительно малыми сроками эксплуатации были переданы во флотилию морской пограничной охраны ОГПУ. Под начало этого ведомства перешла незначительная часть территории Владивостокского военного порта с причальным фронтом и сооружениями. Большую же часть элементов инфраструктуры флота заняли новые хозяева, имевшие лишь опосредованное отношение к флоту.

Расформированию МСДВ во многом способствовало подписание в январе 1925 г. Конвенции об основах взаимоотношений между СССР и Японией, базировавшейся на Портсмутском мирном договоре. Советское руководство, отвергавшее договоры, подписанные царским правительством, было вынуждено признать, что договор, заключенный в Портсмуте 5 сентября 1905 г., остается в силе¹. Соглашаясь признать этот договор, советское правительство учитывало то обстоятельство, что его аннексионистские постановления были давно реализованы Японией, а в то же время ряд положений договора мог служить укреплению мира на Дальнем Востоке. К таким положениям относились:

- запрещение содержания японских войск на территории Маньчжурии и признание суверенитета Китая над ней;
- запрещение строительства военных укреплений и любых военных сооружений на Сахалине и прилегающих к нему островах;
- запрещение принятия военных мер, могущих препятствовать свободно плаванию в проливах Татарском и Лаперуза;
- обязательства России и Японии воздерживаться от принятия на русско-корейской границе каких-либо военных мер, могущих угрожать безопасности русской или корейской территории;

* Эта статья Ю.М. Зайцева является продолжением исследования проблемы строительства инфраструктуры отечественного военно-морского флота на Тихом океане (см. «Россия и АТР» № 1. 2002 г. С. 115—125).

-обязательства России и Японии эксплуатировать принадлежащие им в Маньчжурии железные дороги исключительно в целях коммерческих и промышленных, но никоим образом не в целях стратегических².

Однако с оккупацией японцами Маньчжурии в сентябре 1931 г. и на фоне призывов к войне военных и политических лидеров Японии Советскому Союзу на Дальнем Востоке могли противостоять не только группировка японских сухопутных войск, но и сильный флот (табл. 1). При ведении боевых действий они могли осуществлять огневую поддержку при высадке десанта в районе Владивостока, откуда предполагалось дальнейшее продвижение в глубь территории Приморья, и быть решающей силой при захвате всего побережья. И.В. Сталин и его ближайшее окружение не допускали даже мысли о возможности повторения поражения, аналогичного поражению в русско-японской войне 1904—1905 гг. Только учет опыта неудач русской армии и флота и недопущение ошибок прошлых лет могли предотвратить возможную катастрофу. Однако военная программа первой пятилетки уже была сверстана и значительного усиления морских сил на Дальнем Востоке не предусматривала.

Таблица 1

Количественный и качественный состав кораблей основных классов ВМС Японии в 1933—1941 гг.

Корабли основных классов ВМС Японии	1933 г.	1939 г.	1941 г.	Ожидаемый состав к 1943 г.
Линкоры	9	10	10	12
Авианосцы	4	6 (396 самолетов)	10	11
Крейсера «А»	18	35	18	18
Крейсера «Б»	19		18	
Лидеры и эсминцы	94	121	111	Более 100
Подводные лодки	55	56	69	

14 ноября 1931 г. Комитет обороны СССР рассмотрел представленную Наркомвоенмором программу строительства морских сил и принял ее за основу при разработке проекта постановления правительства. Усилить оборону Дальнего Востока планировалось путем перераспределения намеченных к строительству объектов в западной части страны³.

В декабре 1931 г. советским правительством было принято решение о создании Морских Сил Дальнего Востока (МСДВ). Сложность воссоздания флота на Тихом океане заключалась в том, что после расформирования МСДВ в 1925 г. не осталось ни системы береговой обороны, ни кораблей, ни необходимой инфраструктуры, ни подготовленных кадров. На западных театрах также не было достаточного количества кораблей, которые по опыту прошлых войн можно было бы передислоцировать на Тихоокеанский театр. В наибольшей степени создаваемые Морские Силы Дальнего Востока могли быть обеспечены лишь артиллерией, торпедными катерами и подводными лодками, строительство которых уже было налажено, и они могли быть передислоцированы по железной дороге. Вместе с тем руководство СССР понимало, что в значительной степени поражение русского флота в 1904—1905 гг. было обусловлено недостаточной развитой военно-морской инфраструктурой дальневосточного региона и низкой пропускной способностью железной дороги. Поэтому в ходе принятия решения об усилении обороноспособности дальневосточных сухопутных и особенно морских границ требовалось создание системы базирования, тылового обеспечения, инфраструктуры. Эту задачу можно было решить, только создав на месте мощную производственную базу военной промышленности (военно-промышленный комплекс). В таком случае отпадала необходимость перевода на Тихий океан с западных театров боевых кораблей и авиационных подразделений. Но создание на необжитых пространствах предприятий

военно-промышленного комплекса требовало не только значительных финансовых вложений, но и времени, которым перед лицом явной угрозы со стороны японских вооруженных сил руководство страны не располагало. Поэтому на первоначальном этапе передислокация соединений сухопутных войск и сил флота оказалась единственным способом нарастить силы на наиболее угрожаемых направлениях.

Оборона Владивостока как главного порта СССР на тихоокеанском побережье предполагалась силами береговой артиллерии, минно-заградительными и противодесантными действиями. Большие надежды возлагались на морскую авиацию, которая могла успешно решать оборонительные задачи как самостоятельно, так и во взаимодействии с береговой артиллерией. Кроме того, тяжелые бомбардировщики большого радиуса действия были в состоянии наносить удары не только по береговым объектам, но и по крупным морским целям.

Таким образом, перед МСДВ с первых дней их создания были поставлены вполне определенные задачи:

- оборонять побережье от захвата с моря противником важнейших в стратегическом отношении районов Приморья (Владивостокского, Ольгинского и Северного);

- содействовать в случае войны Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии при ведении ею боевых действий на приморском направлении и обеспечить ее со стороны моря;

- поражать в этом же случае жизненные центры Японии и нарушать ее военные и экономические коммуникации⁴.

В начале 1932 г. на Дальний Восток прибыла комиссия Реввоенсовета СССР под председательством заместителя председателя РВС Я.Б. Гамарника. В состав комиссии входили начальник штаба РККА А.И. Егоров, инспектор ВМС РККА Р.А. Муклевич, командующий ОКДВА В.К. Блюхер. Комиссия подготовила предложения по строительству флота на Тихом океане. На основании доклада комиссии Центральный Комитет ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров определили минимальные сроки для строительства флота на Дальнем Востоке.

Для развития базирования флота на Дальнем Востоке в январе 1932 г. постановлением Совета Труда и Оборона⁵ за Наркоматом по военным и морским делам были закреплены «бухта Улисс и территория от мыса Романова на 600 м в глубину побережья, бухта Новик (о-в Русский), береговая линия и вся территория этого острова, береговая линия бухты Золотой Рог от западных ворот старого Владивостокского военного порта до здания силовой станции старого сухого дока со всей территорией, подчиненной УБЕКО. Для базы подводных лодок выделялась часть побережья Золотого Рога в районе бывших мастерских, восточнее Морского завода»⁶.

В распоряжении командующему МСДВ от 2 февраля 1932 г., начальник Морских Сил РККА В.М. Орлов определил задание и планы строительства баз на Дальнем Востоке на 1932 г., предусматривавшие создание базы подплава и пункта временного базирования торпедных катеров в бухте Диомид, базы торпедных катеров в б. Житкова и базы подводных лодок в б. Новик на Русском о-ве. На это строительство предполагалось выделить более 6 млн. руб.⁷

На основании решения правительства 25 февраля 1932 г. Народным комиссаром по военным и морским делам, председателем РВС К.Е. Ворошиловым был утвержден «План проведения особых оргмероприятий по формированию Морских Сил Дальнего Востока на 1932—33 гг.» Планом определялся состав формируемых соединений и пункты их дислокации без указания конкретных мест. Так, для формирующихся в 1932 г. двух бригад подводных лодок, бригады траления и заграждения, дивизиона тральщиков и отряда торпедных катеров пунктом дислокации был определен Владивосток. Местом базирования 19-й тяжелой авиабригады — Хабаровск, а для двух создававшихся в 1933—1934 гг. тяжелых авиабригад — Владивосток и Никольск-Уссурийский⁸.

М.В. Викторову, назначенному приказом РВС СССР № 0085 от 15 марта 1932 г. на должность командующего МСДВ⁹, было предписано организовать «определение на месте пунктов базирования подводных лодок и торпедных катеров и развертывание берегового строительства с расчетом закончить работы к моменту вступления лодок и катеров в строй, согласно плану особых оргмероприятий. Подготовить все необходимое для временного базирования дивизиона торпедных катеров в составе 12 единиц с 1.05.1932»¹⁰.

Прибыв во Владивосток и ознакомившись с положением дел на месте, М.В. Викторов предложил создать базу подводных лодок типа «М» в б. Золотой Рог, базу подводных лодок типа «Ш» в б. Малый Улисс, базу торпедных катеров — в б. Большой Улисс. Для базирования бригады траления и заграждения было избрано место в б. Золотой Рог, ранее принадлежавшее Владивостокскому военному порту. Бухта Диомид хотя и была удобна для базирования морских сил, но ее занимали суда и предприятия «Рыбтреста». От базирования подводных лодок в б. Новик также пришлось отказаться ввиду удаленности ее от мест снабжения и сложности создания инфраструктуры.

Для базирования торпедных катеров волнового управления (ТКА ВУ) первоначально планировалось иметь основную ремонтную базу в б. Улисс, операционную базу в б. Воевода и маневренную базу в б. Холуай (о-в Русский). Однако к началу 1933 г. командование МСДВ отказалось от базирования ТКА ВУ в б. Воевода как не обеспечивающей совместное базирование катеров и самолетов-водителей «С-62 бис»¹¹. Новым пунктом базирования предложили б. Суходол в Уссурийском заливе. В качестве основных аргументов в пользу такого базирования были: большая площадь (около 16 кв. км), обеспечивающая совместное базирование катеров и самолетов; недостижимость для артиллерийского обстрела противником; близкое расположение планируемого базирования тяжелой авиации и, следовательно, совместная ПВО базы; возможность в перспективе расширения базы и увеличения количества базирующихся катеров и самолетов. В качестве временного пункта базирования 12-ти катеров предлагалась б. Улисс, а самолетов — аэродром III-го отряда особого назначения (ОСО) на станции Океанской¹².

Штаб РККА предложил для совместного базирования ТКА ВУ и самолетов использовать б. Патрокл, но, учитывая то, что бухта открыта, не настаивал на своем предложении. Начальник 1-го Управления УВМС РККА согласился с мнением командования МСДВ и предложил включить строительство базы в план 1933—1934 гг.¹³

В ноябре 1933 г. в вышестоящие инстанции был представлен перспективный план развития корабельного состава МСДВ и его дислокации в 1939 г.¹⁴

Грандиозные планы военного судостроения и стремительного роста МСДВ требовали как количественного увеличения баз, так и расширения географии системы базирования. Впервые на Дальнем Востоке на практике в основу базирования был положен принцип рассредоточения сил. Выбор мест базирования осуществлялся, исходя из задач, ставившихся МСДВ, и вероятных направлений ударов потенциального противника. Результатом нового подхода к формированию системы базирования МСДВ явился проект постановления Комитета обороны СССР «О развитии военно-морских баз, аэродромов и береговой обороны на Морских Силах Дальнего Востока»¹⁵, разработанный в конце 1933 г. В проекте постановления были учтены перспективы развития МСДВ на период до 1938 г.

Концепция развития системы базирования МСДВ предусматривала возможность маневренного использования морской авиации и военно-морских сил Дальнего Востока, надежную оборону баз в первую очередь воздушными силами, включенными в состав самих баз. Развитие воздушных сил должно было идти по линии внедрения лодочных и поплавковых самолетов, использующих как аэродромы водную поверхность озер, рек и бухт. Первоочередными мероприятиями для защиты баз предполагалось развитие их ПВО, создание минно-

артиллерийских позиций, организация действий торпедных катеров и подводных лодок.

В 1934—1937 гг. планировалось иметь главную операционную базу во Владивостоке, вторую операционную базу в заливе Советская Гавань, промежуточную маневренную базу в заливе Владимира, маневренные базы Северного района в заливе Де-Кастри, в Николаевске-на-Амуре и Петропавловске-Камчатском¹⁶.

Главная операционная база Владивосток должна была иметь в своем составе пункты базирования в б. Золотой Рог (крейсера, подводные лодки, минные заградители), в б. Новик (тральщики, противолодочные корабли), в б. Улисс (торпедные катера и подводные лодки), в б. Воевода и заливе Стрелок (торпедные катера), в б. Находка (подводные лодки и торпедные катера).

Во второй операционной базе в заливе Советская Гавань планировалось построить базу для крейсеров (на 2 ед.), лидеров-эсминцев (6 ед.), вспомогательных крейсеров (2 ед.), сторожевых кораблей (5 ед.), минных заградителей (2 ед.), подводных лодок (на 34 ед.), торпедных катеров (12 ед.), канонерских лодок (2 ед.) и вспомогательных судов с обеспечением в базе аварийного и текущего ремонта кораблей.

Промежуточная маневренная база в заливе Владимира по планам военного времени должна была обеспечить базирование до 60 кораблей различных классов. С этой целью в заливе предполагалось построить базу для вспомогательных крейсеров (2 ед.), сторожевых кораблей (2 ед.), минных заградителей (2 ед.), подводных лодок (18 ед.), торпедных катеров (12 ед.), канонерских лодок (2 ед.) и вспомогательных судов с обеспечением их текущим ремонтом. Кроме того, в районе маневренной базы предполагалось иметь морской аэродром для одной эскадрильи легких морских бомбардировщиков (19 Р-6а) и одного отряда ближних разведчиков (10 МБР-4), а в б. Ольга построить сухопутный оперативный аэродром для эскадрильи тяжелых бомбардировщиков.

В маневренных базах (опорные пункты Северного района) в Де-Кастри, Николаевске-на-Амуре и Петропавловске-Камчатском по планам мирного времени предполагалось иметь ограниченное число постоянно приписанных кораблей, однако их мобилизационные возможности должны были обеспечить передислокацию сил из операционных баз и прием мобилизационных ресурсов от гражданских ведомств. Для решения этих задач предусматривалось построить в заливе Де-Кастри базу для сторожевых кораблей (3 ед.), канонерских лодок (2 ед.), минных заградителей (2 ед.), торпедных катеров (12 ед.), подводных лодок по военному времени (7 ед.), и вспомогательных судов с обеспечением их текущим ремонтом.

Базирование авиации главной базы флота планировалось в Ново-Литовском, в б. Суходол на морском аэродроме, в районе ст. Океанской, в б. Патрокл и в Сучане.

В операционной базе в заливе Советская Гавань предполагалось построить морские аэродромы для смешанной авиабригады (12 торпедоносцев, 12 МДР-3, 19 Р-6а, 10 МБР-4) с учетом дополнительного оперативного базирования морской тяжелой авиабригады (36 МК-1) и сухопутный аэродром для одной эскадрильи истребителей с учетом возможности оперативного базирования бригады тяжелых самолетов. На оз. Болонь (по р. Амур) для авиабригады тяжелых самолетов (36 МК-1) предполагалось построить морской аэродром. Морские аэродромы кроме того планировалось иметь на оз. Кизи, в Николаевске-на-Амуре и в Софийске. Сухопутные аэродромы в Де-Кастри и г. Комсомольске-на-Амуре должны были обеспечить базирование истребителей.

В Петропавловске-Камчатском намечалось иметь базу для подводных лодок (4 ед.), вспомогательных судов и морской аэродром для одной эскадрильи морских разведчиков (12 самолетов С-62б) с расчетом базирования по военному времени еще одной эскадрильи легких бомбардировщиков (12 самолетов Р-6а).

Строительство всех указанных баз и аэродромов должно было закончиться к вступлению в строй новых кораблей и прибытию самолетов.

В июле 1933 г., т. е. еще до утверждения детального плана базового строительства управлением ВМС РККА в Наркомат по военным и морским делам был представлен финансовый план строительства на 1934—1937 гг. военноморских баз МСДВ на общую сумму 160,1 млн. рублей¹⁷. Однако в план были включены работы на объектах, которые к тому времени отвергло командование МСДВ, но не включены работы по утвержденным планам строительства ряда маневренных баз. Так, в план специального морского строительства были внесены работы по сооружению базы для 16 ПЛ типа «Щ» и базы тральщиков и противолодочных (ПЛЮ) кораблей в б. Новик на сумму более 17 млн. руб. Вместе с тем не было спланировано финансирование строительства маневренной базы МСДВ в Де-Кастри. Всего для базового строительства во Владивостокском военном порту и в главной операционной базе МСДВ испрашивалось 66 млн. 650 тыс. руб.¹⁸ На строительство операционной базы МСДВ в Советской Гавани в 1934—1937 гг. намечалось затратить 69 млн. 820 тыс. руб.¹⁹ Остальные средства планировалось израсходовать на базовое строительство маневренных пунктов в заливе Владимира, в Николаевске-на-Амуре, Петропавловске-Камчатском и для оборудования театра средствами наблюдения и связи²⁰.

Характерным для финансового плана базового строительства являлась детальная его разработка, включавшая в себя элементы боевого и повседневного обеспечения сил флота. Однако данный план утвержден не был. В окончательной редакции план утвердили 21 ноября 1933 г. В него были внесены коррективы в сторону уменьшения как общей суммы, так и средств, выделяемых по годам. Из запрашиваемых для базового строительства МСДВ на 1934 г. 79 млн. руб. правительством было утверждено только 63,5 млн., т. е. 80%²¹.

На 1935 г. начальником Штаба РККА для оборонительного и специального морского строительства МСДВ предусматривалось выделение ассигнований в размере 46,1 млн. руб. Однако эта сумма не только не обеспечивала развертывание строительства новых баз подводных лодок в Советской Гавани и заливе Владимира, но и не позволяла завершить строительство, начатое в предыдущие (1933—1934) годы²². Это обстоятельство вынудило командующего МСДВ М.В. Викторова телеграммой от 9 декабря 1934 г. за № К-618 доложить Народному комиссару обороны СССР К.Е. Ворошилову и Начальнику инженеров РККА Н.Н. Петину о невозможности при столь ограниченном финансировании выполнить весь объем работ, установленный правительством. Н.Н. Петин поддержал требования командующего МСДВ и в своем докладе НКО СССР № 382сс от 15 декабря 1934 г. предложил отказаться от начала строительства в 1935 г. ряда объектов береговой артиллерии, огневых точек ПВО, баз подводных лодок в Советской Гавани и заливе Владимира, сооружений УБЕКО и ряда других объектов. Это предложение было мотивировано ограниченностью выделяемых средств и невозможностью их увеличения. Вместе с тем он просил увеличить кредитование МСДВ на 6,2 млн. руб. для окончания постройки базы подводных лодок в Находке, строительства мастерских и складов боеприпасов во Владивостоке, минно-торпедных складов в Советской Гавани и в заливе Владимира²³.

18 сентября 1933 г. во Владивостоке состоялось совещание Реввоенсовета МСДВ совместно с инспектором ВМС РККА, членом РВС СССР Р.А. Муклевичем, на котором по вопросу базового строительства был заслушан начальник штаба МСДВ О.Н. Солонников и начальник 109-го управления (УНР № 109) Герен. К этому времени в состав МСДВ уже были приняты торпедные катера волнового управления и часть подводных лодок. Результаты проверки хода базового строительства были неутешительными. В решении по итогам совещания инспектор ВМС РККА отметил, что работы по строительству ведутся самотеком, сроки не выдерживаются, график ввода в строй объектов не обес-

печен, средства механизации полностью не используются. На базе подводных лодок в б. Золотой Рог пирсы не готовы, в базе торпедных катеров в б. Большой Улисс даже временная стоянка торпедных катеров не обеспечивает боевую работу. Заключение инспектора было категоричным: «...базы подводных лодок в б. Золотой Рог и торпедных катеров в б. Большой Улисс не обеспечивают нормальное боевое использование ПЛ и ТКА»²⁴.

Кроме недочетов, связанных с финансированием, на темпы базового строительства существенное влияние оказывали недостаток строительных материалов (цемент, лес, кровельное железо и арматура), слабое обеспечение строек средствами механизации. Цены на строительные материалы, приобретаемые на месте, в 1,5—2 раза превышали сметные. Выше сметных были и транспортные расходы.

За десять лет после окончания гражданской войны и ухода оккупантов промышленное производство Дальнего Востока не получило должного развития. В 1931 г. энерговооруженность народного хозяйства Приморья была в 4 раза ниже, чем в целом по стране. Механизация добычи угля составляла 23,7%, в то время как по Советскому Союзу — 60,9%, в промышленности строительных материалов — 7% (по стране от 12 до 35%). Особенно плохо обстояло дело с производством строительных материалов. В 1932 г. план выпуска основных строительных материалов в Приморье был выполнен по кирпичу — на 23%, бутовому камню — на 29,9%, туфу — на 43,5%, извести — на 53%. В строительных организациях Приморья ощущался постоянный недостаток рабочей силы, была большая текучесть кадров. Так, на строительстве водопровода во Владивостоке обеспеченность рабочей силой едва достигала 32%, а текучесть — 100%²⁵.

Угледобывающая промышленность не выполняла планы добычи угля, а единственный в Приморье в г. Спасске цементный завод простаивал из-за нехватки угля. Сельское хозяйство Дальнего Востока не выполнило плановые задания по снабжению края сельскохозяйственными продуктами²⁶.

Дороги, построенные в 1916 г. по плану строительства крепости, с 1917 г. не ремонтировались и пришли в упадок.

Из благоприятных условий для оборонительного строительства отмечалось наличие щебня, заготовленного для строительства фортификационных сооружений еще до революции²⁷.

В значительной степени снижение объемов строительства было связано с отсутствием достаточного количества квалифицированных строительных кадров. В 1932 г. нехватка рабочей силы на объектах базового строительства МСДВ составляла около 4500 чел. Вербовка местных рабочих была практически неосуществима, так как излишков рабочей силы в крае никогда не было²⁸. В наибольшей степени ощущался недостаток квалифицированных гидростроителей.

Для производства строительных работ по сооружению оборонительных объектов были необходимы десятки тысяч квалифицированных рабочих. Из районов Москвы и Ленинграда на Дальний Восток за 2,5 месяца были направлены 35 тыс. рабочих²⁹. Однако основная масса завербованной в 1931 г. рабочей силы была неквалифицированной, а потому низкооплачиваемой. Питание, снабжение спецодеждой и обувью было поставлено неудовлетворительно. Механизация работ и транспортировка грузов налажена не была, почти все работы выполнялись вручную. Недостаток жилого фонда и его неудовлетворительное состояние довершали картину низкой организации труда. Все это, а также неблагоприятные гидрометеорологические условия повлияли на то, что текучесть кадров приняла массовый характер и поставила под угрозу срыва оборонительное строительство. В сентябре истекал срок коллективного договора, и со строительных объектов могли уйти около 4200 чел.

Вопрос об обеспечении оборонительного и необоронительного строительства на Дальнем Востоке рабочей силой неоднократно поднимался на заседа-

ниях СТО СССР и у председателя РВС СССР. Так 26 февраля 1933 г. Начальнику инженеров РККА Н.Н. Петину было поручено в трехдневный срок составить план завоза рабочей силы на Дальний Восток³⁰. Однако разрешение СТО СССР на вербовку рабочей силы в европейской части страны не приносило желаемых результатов. Вербовка в центральных областях стоила очень дорого и потребности в рабочей силе удовлетворяла лишь на 50—60%. Зачастую вербовщики стремились к выполнению плана по количеству в ущерб качеству. Были случаи, когда вербовали людей, негодных к физическому труду и больных. Строительство при этом несло расходы по завозу и отправке рабочих обратно³¹.

Договоры, заключенные с Бюро принудительных работ, также проблему кадров решить не могли. Квалификация обрабатывающих принудительные работы не соответствовала требуемой, нормы не выполнялись. Однако за каждого из привлекаемых рабочих только «Дальводстрой» оплачивал Бюро принудительных работ по 9 руб. 75 коп. в день³².

Эти причины отрицательно сказались на сроках выполнения работ. Ни один объект за период 1932—1939 гг. не был введен в строй в плановые сроки. Они постоянно корректировались и отодвигались. Это приводило к тому, что новые корабли, принятые в состав флота, прибывали к неподготовленным местам постоянного базирования. Так, зарядовая станция аккумуляторных батарей ПЛ в б. Малый Улисс была построена только в 1937 г., а экипажи подводных лодок типа «Щ» 5-й морской бригады под командованием Г.Н. Холостякова в б. Находка вынуждены были в течение двух лет летом жить в палатках на берегу, а зимой — на своих кораблях. Плавбаза «Саратов» могла обеспечить проживание только четырех экипажей, в то время как в 1935 г. бригада насчитывала уже восемь подводных лодок. Плавбаза ПЛ выполняла все функции тыла: от снабжения горючим до подачи пара для обогрева ПЛ. Для доставки пресной воды раз в 2—3 недели из Владивостока прибывал один из кораблей бригады минных заградителей, но чаще всего вода доставлялась самой плавбазой «Саратов». На это время подводные лодки вообще оставались без базового обеспечения³³. Характерным является тот факт, что при проверке хода строительства ТОФ К.Е. Ворошилов в ответ на жалобу моряков-подводников о том, что сооружения береговой базы строятся из гнилого леса, просил потерпеть, сославшись на недостаток средств на строительство. «Будет новое время, будут другие средства, будут и новые, лучшие материалы», — успокоил он.

В ходе базового строительства изменялось и назначение отдельных баз. Так, в заливе Владимира планировалась только маневренная база подводных лодок. Однако в 1937 г. было принято решение о постоянной дислокации дивизиона ПЛ. Подготовленная для торпедных катеров база не имела достаточных запасов топлива для ПЛ, склады торпедного и технического вооружения, боезапаса отсутствовали вовсе³⁴. Пирсы не были подготовлены для погрузки оружия. Это не могло не сказаться на уровне боевой готовности кораблей.

Многие объекты системы базирования приходилось принимать с существенными недоделками. Так, базы подводных лодок длительное время не имели зарядовых станций, а базы торпедных катеров — постоянных эллингов и средств погрузки торпедного оружия. Слабые энергетические мощности береговых баз не обеспечивали в полной мере боевую и повседневную деятельность кораблей. Лишь только к концу 30-х годов была решена проблема хранения жидкого топлива для кораблей и авиации флота.

С 1940 г., когда к военно-морскому флоту перешли объекты в Латвии, Литве и Эстонии, остро встал вопрос о создании береговой обороны и системы базирования на новых территориях. Выделение средств на базовое строительство на Дальнем Востоке было в значительной мере сокращено. Продолжалось строительство только ранее начатых объектов.

Тем не менее к 1939 г., несмотря на недостаток финансирования и постоянный срыв сроков ввода в строй базовых объектов³⁵, на Дальнем Востоке был

выполнен большой объем строительных работ, позволивший осуществлять рассредоточенное базирование сил флота. Впервые на Дальнем Востоке в основу базового строительства был положен перспективные и состав сил флота и задачи, стоявшие как перед всем флотом, так и его отдельными соединениями. География системы базирования и направленность берегового строительства ТОФ свидетельствуют об исключительно оборонительных мероприятиях, связанных с угрозой со стороны Японии. Военно-морские базы и пункты базирования создавались на угрожаемых морских направлениях в целях защиты побережья и прибрежных морских коммуникаций. Однако в целом правильный подход к строительству системы базирования сдерживался недостатком финансирования, отсутствием квалифицированных кадров, задержками в разработке строительно-плановых документов, недопоставками оборудования. Политические решения на уровне правительства принимались без должной оценки возможностей промышленности и уровня производительных сил.

¹ Внешняя политика СССР: Сборник документов. (1925—1934 гг.). М., 1945. Т. 3. С. 3.

² Сборник договоров и дипломатических документов по делам Дальнего Востока. 1895—1905 гг. СПб., 1906. С. 743—745.

³ РГА ВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 497, л. 7.

⁴ Там же. Д. 10. Л. 4.

⁵ Там же. Ф. Р-1547. Оп. 1с. Д. 64. Л. 2.

⁶ Там же. Л. 5.

⁷ Там же. Д. 53. Л. 2-4об.

⁸ Там же. Ф. Р-1090. Оп. 3. Д. 3. ЛЛ. 46—47.

⁹ Там же. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 136. Л. 7.

¹⁰ Там же. Ф. Л. 9—9об.

¹¹ Там же. Д. 56. Л. 33.

¹² Там же.

¹³ Там же. Ф. Р-918. Оп. 1. Д. 75. Л. 33 об.

¹⁴ Там же. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 197. Л. 26.

¹⁵ Там же. Д. 197. Л. 2—12.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 176. ЛЛ. 104—120.

¹⁸ Там же. Л. 112 об.

¹⁹ Там же. Л. 116 об.

²⁰ Там же. Л. 117—120.

²¹ Там же. Л. 24.

²² Там же. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 246. Л. 36.

²³ Там же. Л. 36об—37.

²⁴ Там же. Ф. Р-1090. Оп. 3. Д. 13. Л. 53.

²⁵ РГИАДВ. Ф. 2413. Оп. 4. Д. 573. Л. 15, 19.

²⁶ ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 11. Л. 147.

²⁷ РГВА. Ф. 33879. Оп. 12. Д. 3. Л. 91.

²⁸ РГАВМФ. Ф. Р-1547. Оп. 1. Д. 54. Л. 53.

²⁹ РГВА. Ф. 23. Оп. 2. Д. 123. Л. 12.

³⁰ РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 171. Л. 7.

³¹ ГАПК. Ф. 110. Оп. 1. Д. 7. Л. 7—7об.

³² Там же. Л. 4об.

³³ Архив музея ТОФ. Ф. 26. Д. 9. Инв. № 2632. Л. 51—53.

³⁴ РГАВМФ. Ф. Р-1090. Оп. 2. Д. 182. Л. 33.

³⁵ Там же. Оп. 3. Д. 36. Л. 3.

SUMMARY: The author of the article Yuri Zaitsev analyses the economic situation in the USSR in the middle of the 20s of the 20th century, when it was the necessity of reforming the armed forces of the country and the Fleet. The article, written by the Captain of the 1st Rank Yu. Zaitsev, continues the other article on the problem of forming the infrastructure of the Russian Navy in the Pacific.