

СОДЕРЖАНИЕ

От редколлегии 5

Социокультурная динамика

Тулчинский Г.Л. Апофатический семиозис: источники, содержание и потенциал 8
Тюгашев Е.А. Цивилизационные идеи Ж.А. де Гобино: нюансы интерпретации 29
Хренов Н.А. От сакрализации революции к критическому осмыслению ее опыта: М. Горький (часть 1) 39

Из истории социологии

Круглый стол на тему «Общество, культура и личность (к первому изданию на русском языке одноименного труда П.А. Сорокина)» 63
Сапов В.В. Питирим Сорокин о Т. Парсонсе 94
Русанова В.С. Вопросы воспитания личности в педагогическом наследии П.А. Сорокина 110

Имя в контексте эпохи

Буланова М.Б. Князь Вячеслав Николаевич и княгиня Мария Клавдиевна Тенишевы: благотворительность во имя российского образования и культуры 116

Социокультурный контекст литератур финно-угорских народов

Кузнецова Т.Л. Творческие поиски коми писателя В. Савина: об особенностях художественного осмысления жизни 131
Душенкова Т.Р. Сюлык vs. Покров (Плат) Пресвятой Богородицы: предметно-символический код в произведении Е. Миннигараевой 143

Социокультурные и политические практики

Ломоносова М.В., Быков А.С., Борисов Н.В. Испытание войной, революцией и голодом: вехи истории Петроградского торгового морского порта периода 1917–1924 гг. (часть 1) 155

Научная жизнь

Антонов В.И. Памятные эскизы об университетских учителях: Г.М. Андреева, И.Я. Щипанов, Е.И. Кукушкина 168

Первые шаги в науке

Бурдун С.А. «Терапевтический поворот» как тенденция развития психологической помощи в современной России: от теоретических нарративов к повседневным практикам 181
Сведения об авторах 188

СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРАКТИКИ

УДК 316 + 930

М.В. Ломоносова, А.С. Быков, Н.В. Борисов
Санкт-Петербург

ИСПЫТАНИЕ ВОЙНОЙ, РЕВОЛЮЦИЕЙ И ГОЛОДОМ: ВЕХИ ИСТОРИИ ПЕТРОГРАДСКОГО ТОРГОВОГО МОРСКОГО ПОРТА ПЕРИОДА 1917–1924 гг. (Часть 1)*

Цитирование: Ломоносова М.В., Быков А.С., Борисов Н.В. Испытание войной, революцией и голодом: вехи истории Петроградского торгового морского порта периода 1917–1924 гг. (часть 1) // Наследие. 2023, № 1(22). – С.155–167.

DOI: <https://doi.org/10.31119/hrtg.2023.1.9>

Citation: Lomonosova M.V., Bykov A.S., Borisov N.V. *Ispytanie vojnoj, revolyuciej i golodom: vekhi istorii Petrogradskogo trgovogo morskogo porta perioda 1917–1924 gg. (chast' 1)* [Trial by War, Revolution, and Famine: Milestones in the History of the Petrograd Trade Seaport during the period of 1917–1924 (part 1)] // *Nasledie [Heritage]*. 2023, No. 1(22). – Pp.155–167.

DOI: <https://doi.org/10.31119/hrtg.2023.1.9>

Петроградский торговый морской порт периода 1917–1924 гг. был в эпицентре величайших исторических потрясений и прошел испытание войной, блокадой, революцией и голодом, но именно этот период его истории практически не нашел отражения в научной литературе. Хотя именно это время

* В статье представлены результаты исследования, выполненного за счет средств гранта Российского научного фонда (грант № 22-28-01076).

стало знаковым и переломным в связи с окончанием Первой мировой войны и событиями Русской революции 1917 г. Последствия социально-политических и экономических преобразований, проводимых в это время в России имели всемирное значение. Тем не менее до сих пор полностью не изучены огромные пласты документов и материалов, которые непосредственно связаны с этим историческим периодом. В этой ситуации как никогда актуальными становятся историко-социологические исследования, реконструирующие социальную историю России. История Петроградского торгового морского порта в период 1917–1924 гг. представляет большой научный и практический интерес, поскольку она как индикатор отражает все важные события того времени, политические решения и процесс восстановления разрушенных социальных и экономических связей. Поэтому целью исследования выступила реконструкция социального, политического и экономического контекста, в котором порт функционировал, а также изучение его роли в экономическом развитии страны. Анализ научной литературы, архивных материалов, газетных статей и других источников позволил ввести в научный оборот новые, ранее не публиковавшиеся документы. Материалы статьи представляют интерес не только для исследователей, занимающихся историей транспорта или историей Санкт-Петербурга, но и для всех, кто интересуется отечественной историей и историей международных отношений в сложный и переломный период.

Ключевые слова: Петроградский торговый порт, голод, Русская революция 1917 г., Красная газета, Гражданская война, история Петрограда.

Lomonosova M.V., Bykov A.S., Borisov N.V. Trial by War, Revolution, and Famine: Milestones in the History of the Petrograd Trade Seaport during the period of 1917–1924

The Petrograd Trade Seaport during 1917–1924 was at the center of significant historical upheavals and endured the challenges of war, blockade, revolution, and famine. However, this period of its history has been largely overlooked in scientific literature. This time marked a symbolic and transformative period due to the end of World War I and the events of the Russian Revolution in 1917. The socio-political and economic transformations carried out at that time in Russia had worldwide significance in their consequences. Vast layers of documents and materials directly related to this historically significant period and its global consequences remain largely unexplored. In this situation, historical and sociological studies that reconstruct the social history of Russia become particularly relevant. The history of the Petrograd Trade Seaport during the period of 1917–1924 is of great interest as it serves as an indicator reflecting all the important events, political decisions, and the process of rebuilding the shattered social and economic ties of that time. Therefore, the research objective is to reconstruct the social, political, and economic context in which the port operated and to examine its role in the country's economic development. The analysis of scientific literature, archival materials, newspaper articles, and other sources has allowed the introduction of previously unpublished documents into the scholarly discourse. The findings of this article are of interest not only to researchers involved in the history of transportation or the history of St. Petersburg but also to anyone interested in the domestic history and the history of international relations during this complex and pivotal period.

Key words: *The Petrograd Trade Seaport, Famine, Russian Revolution of 1917, Krasnaya Gazeta (Red Newspaper), Civil War, history of Petrograd.*

Введение

Февральская революция 1917 г., когда Россия утратила традиционную легитимную власть и институты власти, открыла перед страной несколько возможных путей развития, включая либерально-реформистский и пролетарско-революционный. Окончательный выбор был сделан в октябре 1917 г., когда стало возможным низложение Временного правительства, в результате чего к власти пришли большевики. Великая Октябрьская социалистическая революция – именно такое название получила эта революция в СССР и советской историографии, а 25 октября (7 ноября) 1917 г. ознаменовала начало нового этапа российской истории. Социально-политические преобразования, стремительно охватившие всю страну, не могли не отразиться и на транспортной системе. 20 декабря 1917 г. Морской торговый порт Министерства торговли и промышленности, существовавший с 1713 г., был передан в ведение Петроградского комитета по портовым делам. С самого начала Первой мировой войны порт оказался блокированным, и только в апреле 1918 г. он возобновил свою деятельность. Изменялась подведомственность Морского торгового порта в сторону централизации его управления: с 12 сентября 1918 г. – Областное управление водного транспорта Балтийского моря, с 24 февраля 1919 г. – Балтийско-Мариинское областное управление водного транспорта, с 8 февраля 1921 г. – Наркомат внешней торговли РСФСР, с 25 января 1922 г. – Наркомат путей сообщения, затем Наркомат внешней торговли СССР. Уже к началу 1922 г. работа Петроградского торгового порта – единственного морского порта на Балтийском море – выступала в качестве важного индикатора возрождения экономической жизни Советской России. Тем не менее именно этот период истории порта практически не нашел отражение в научной литературе, что обусловлено идеологическими и цензурными ограничениями, связанными как с событиями Гражданской войны*, развернувшимися в акватории Финского залива, так и с голодом. Причем восстановление работы Петроградского торгового морского порта неразрывно связано с политикой преодоления голода.

Тема голода является одной из самых малоизученных и табуированных в истории России. Голод 1921–1923 гг. охватил около 40 млн человек, проживавших более чем в 30 губерниях РСФСР. Наиболее бедственным было положение жителей Поволжья, Южной Украины, Крыма, Казахстана, частично Приуралья и Западной Сибири. В некоторых из регионов голод начался еще с осени 1920 г. и продлился до лета 1923 г. Основной пик голода пришелся на 1921–1922 гг. При этом Петроград уже к лету 1918 г. находился на грани голодной катастрофы, а к 1921 г. проблема обеспечения в достаточном количестве продуктами питания в городе так и не была решена. Стоит отметить, что к началу Первой мировой войны численность населения Петрограда составляла около 2,1 млн человек, к началу 1917 г. – примерно 2,5 млн человек, а к концу 1921 г. в городе осталось около 700–900 тыс. человек, поскольку многие были вынуждены покинуть город, кого-то арестовали, а кто-то умер от холода, голода и болезней. Но именно Петроград, истощенный революцией и голодом, выступил в качестве центра помощи голодающим, а работа Петроградского торгового порта приобрела исключительно важное государственное значение: в этот порт прибывала гуманитарная помощь из Америки и стран Европы, спасшая

* Восстание форта «Красная Горка» и батареи «Серая Лошадь» (1919), Кронштадтский мятеж (1921).

жизнь миллионам людей. Таким образом, изучение истории Петроградского торгового порта в этот сложный период отечественной истории не только восполнит пробел в исторической науке, но и внесет свой вклад в сохранение исторической памяти о величайшем бедствии в истории нашей страны – голоде 1921–1923 гг.

№ 1 (22) (2023)
«Наследие»

Вехи истории Петербургского торгового порта в период кризиса: война, революция и голод

С момента своего основания Петербургский торговый порт «всегда имел важное государственное значение, являясь одним из крупнейших в системе внешней торговли России. По размерам общего грузооборота он являлся вторым в стране и первым на Балтийском море. В предвоенное десятилетие (1904–1913 гг.) через него проходило в среднем около 45% от всего объема внешнеторговых операций России, осуществлявшихся через порты на Балтике <...> значительная доля грузооборота приходилась на другие прибалтийские порты – Ригу (третий по значению порт России), Ревель, а также Виндаву, Либаву и ряд более мелких; на фоне Петербургского порта они часто выглядели более выигрышно. Дело в том, что последний в зимний период замерзал <...> Тем не менее общий грузооборот Петербургского порта в начале XX в. непрерывно возрастал (составив в 1900 г. – 4,2 млн тонн, а в 1913 г. – уже 7,3 млн тонн различных грузов), но при этом сам порт стал испытывать значительные трудности» [Критский, 2017, с.42–43], связанные с необходимостью его модернизации, и к началу Первой мировой войны Петроградский торговый порт находился в состоянии реконструкции, согласно составленному в 1911–1912 гг. проекту развития. Стоит отметить, что количественные показатели товарооборота 1913 г. выступают в качестве важных индикаторов возрождения экономической жизни в Советской России, а также позволяют оценить объем помощи зарубежных стран во время голода.

Когда в августе 1914 г. вспыхнула Первая мировая война, Морской порт Санкт-Петербурга влед за городом, сменившим свое имя, приобретает новое название – Петроградский торговый порт. В первые месяцы, по инерции крупного предприятия со своими складами, техникой и другими ресурсами, он продолжает работать, но с каждым днем объем операций заметно сокращается. К его причалу начинают подходить главным образом речные пароходы и баржи и время от времени прибывают суда из Финляндии. Крупные же корабли из Европы прибывать в порт перестали, поскольку Балтийское море стало театром морских сражений. Постепенно порт стал замирать. Хозяйство его не ремонтировалось и приходило в упадок, сооружения разрушались. К 1917 г. здесь оставалось не более 20% исправных причалов. Шосейные дороги и железнодорожные пути, связывавшие порт с городом и страной, были частично разрушены, завалены мусором и требовали восстановительного ремонта. В Морском канале* затонуло много судов, а сам он стал практически непроходимым. Так выглядел Петроградский торговый порт к началу Русской революции 1917 г. Чтобы вернуть порт к нормальной экономической жизни, требовались огромные средства и еще большие трудовые усилия. Причем восстановить порт необходи-

* Искусственный фарватер в Невской губе, проходящий от устья реки Большая Нева до острова Котлин. Предназначен для прохода судов в морской порт Санкт-Петербурга (Петрограда).

мо было в кратчайшие сроки: молодая Советская республика остро нуждалась в действующем морском порте на Балтике и с военной, и с экономической точки зрения.

Уже в начале 1918 г. Советское правительство поставило перед петроградскими портовиками и моряками торговых судов Балтики ответственную задачу – подготовить порт и флот к первой советской навигации. Это означало: нужно отремонтировать корабли, снабдить их всем необходимым для выхода в море, привести в порядок Морской канал, причалы и подходы к ним. Необходимость в восстановлении навигации, прерванной Первой мировой войной, остро ощущали союзники и бывшие противники. Таким образом, на решение руководства страны как можно скорее открыть Петроградский торговый порт для судоходства оказывали влияние не только внутренние факторы, но и внешние. Правительства многих зарубежных стран были крайне заинтересованы в установлении экономических связей с Советской Россией, а точнее в восстановлении прежних связей, многие из которых имели более чем вековую историю. Так, например, летом 1918 г. руководству Петроградского порта был направлен официальный запрос от Императорского Германского Генерального Консульства*. Письмо было отправлено 6 июля, получено 11 июля. В достаточно корректной форме Фридрих Луис Макс Бирман** писал: «В силу ст.5 Брест-Литовского мирного договора от 3 марта сего года, в Балтийском море должны быть немедленно начаты работы по удалению мин и открыто торговое судоходство, причем установление ближайших, относящихся сюда правил, особенно об осведомлении о безопасных путях для торговых судов, предоставлено смешанным комиссиям. Императорскому Германскому Генеральному Консульству было бы весьма желательно иметь уже теперь, еще до заключения работ, назначенных комиссий, возможность на запросы германских судоходных компаний, осведомлять их, возможен ли в настоящее время, и в каких условиях, заход отдельных германских торговых судов во вверенный Вам порт. Поэтому покорнейше просил бы не отказать уведомить меня, могут ли и в каких именно местах быть взяты приходящими германскими торговыми судами минные лодки для прохода судов в порты, а также требуется ли для получения таковых лодок предварительное извещение о приблизительном времени прибытия подлежащего германского торгового судна» [Переписка об открытии..., 1918, л. 1]. Спустя несколько дней, 18 июля, Капитан Порта Н. Гарновский***

* После окончания Первой мировой войны Германия оказалась в международной изоляции, и ее дипломатический корпус был существенно ослаблен. В связи с этим Императорское Германское Генеральное Консульство в Петрограде было закрыто, а все немецкие дипломаты были высланы из России. До этого момента консульство активно работало и занималось защитой интересов немецких граждан в России, оказывало консульские услуги и содействовало развитию торговых и экономических отношений между Россией и Германией. Генеральное консульство частично возобновило свою работу в Петрограде в мае 1918 г.

** Фридрих Луис Макс Бирман (23.11.1856–03.01.1929) – немецкий дипломат и колониальный чиновник. Начал работать в Генеральном консульстве Германии в Петрограде 1 января 1906 г. Из-за войны консульство было закрыто 1 августа 1914 г., и Бирман вернулся в Берлин. В декабре 1917 г. он был вызван в Петроград для участия в германо-русских переговорах о перемирии. После успешного исхода переговоров Бирман принял на себя временное руководство восстановленным Генеральным консульством в Петрограде в мае 1918 г. и вел официальные дела на месте до июля 1918 г., после чего снова вернулся в Берлин.

*** Подробная биография Н. Гарновского требует дальнейшего изучения. Известно, что он являлся Капитаном Петроградского торгового порта в 1918 г., возможно, что он пребывал в этой должности до 1921 г., когда этот пост занял Ленцман Ян Давыдович.

направил в Императорское Германское Генеральное Консульство официальный ответ следующего содержания: «В ответ на отношение от 6-го сего июля за № III 33/18 Управление Петроградского Торгового порта имеет честь уведомить Императорское Германское Генеральное Консульство, что судоходство в пределах Петроградского Торгового Порта, а именно между Кронштадтом и Петроградом совершается беспрепятственно, причем лоцмана, как и обычно, берутся в Кронштадте для проводки судов по Морскому Каналу из Кронштадта в Петроград» [Переписка об открытии..., 1918, л. 3]. Тем не менее, несмотря на то, что многие вопросы решались достаточно быстро и эффективно, руководство порта и страны понимало, что работа Петроградского торгового порта требует интеграции и системности, поэтому в августе было созвано Собрание при Народном Комиссариате Торговли и Промышленности, которое состоялось 9 августа в помещении Петроградского Отделения Народного Комиссариата Торговли и Промышленности [Переписка об открытии..., 1918, л. 6] и на котором были приняты важные административные решения, способствовавшие налаживанию планомерной работы и ее регламентации.

Однако инициатива исходила не только от власти. Осознавая важность восстановления навигации, с исключительным подъемом принялись за работу портовики и моряки; им деятельно помогали труженики многих предприятий города. Поставленная Советской властью задача была выполнена в кратчайший срок: навигация открылась 20 апреля 1918 г. В Петроград пришли из Гельсингфорса советские пароходы «Ильза» и «Эрас». А в июле здесь ошвартовался пароход «Гуте», пришедший под шведским флагом. Следом за ним прибыли в порт на Неве другие иностранные суда. Они доставили технику, в которой остро нуждалось разоренное войной сельское хозяйство Советской России: плуги, сеялки, сенокосилки, даже топоры и пилы. В Петрограде иностранные корабли загружались товарами традиционного русского экспорта (такими как лен, пенька, техническое сало, лес, доски и др.). В 1918 году, когда судьбу Петрограда, наряду с хлебом, решало топливо, в порт начинали приходить суда с каменным углем. Как уже отмечалось, Петроград уже к лету 1918 г. находился на грани голодной катастрофы. Несмотря на то, что информация о голоде в Петрограде после Русской революции 1917 г. содержалась в периодике и публицистике того времени, а также в воспоминаниях многих известных писателей, ученых и общественных деятелей, отдельных научных трудов на эту тему нет, поскольку в исторической памяти голод в Петрограде был полностью вытеснен гуманитарной катастрофой голода в Поволжье. «Но вот и Петроград. На вокзале, как грязные собачонки, снуют голодные ребятишки: волна голода занесла их в сырой Петроград. “Все для голодного Петрограда” – еще висят плакаты на стенах. “Все для голодного Поволжья” – висит свежий плакат рядом на стене. Маленькие, рваные фигурки снуют взад и вперед, и молча, как-то резко, как умирающий больной, отталкивают ручку, прося милостыню, и снова прижимают ее. Рот крепко сжат. Это не слезливые нищие. Нет. Это дети русского крестьянина, которых разверстка вывернула из родного гнезда и бросила на грязную мостовую бывшего красного Петрограда. <...> Петербург, Петербург... Злые языки говорят, что скоро провалишься, что уже начали валиться дома, что вот уже один провалился на Гончарной у Николаевского вокзала, что почва заболачивается, и вся набережная Невы понизилась на столько-

то сантиметров; что люди, съевшие лошадей, становятся лошадьми и ровной шеренгой выстраиваются у Николаевского вокзала ...» [Постникова, 1924, с.127] – так описывает повседневную жизнь Петрограда в 1921 г. в своих мемуарах революционерка Елизавета Постникова, подчеркивая, что к этому времени город уже пережил острую стадию голода и был готов протянуть руку помощи голодавшему Поволжью. Уже в начале лета 1921 г. стало ясно, что Советскую Россию постигло величайшее несчастье – засуха. В Поволжье и других районах страны начался голод. Население численностью свыше 40 млн человек оказалось без хлеба. 1921-й, по выражению В.И. Ленина, стал «годом неслыханной тяжести», но именно этот год стал поворотным в работе Петроградского торгового порта, благодаря которому в страну стала поступать гуманитарная помощь.

Ценным источником информации о восстановлении навигации в Петроградском торговом порту и голоде выступает одна из самых тиражируемых газет того времени – «Красная газета»*. Тема голода в «Красной газете» стала подниматься еще в 1920 г., когда Петроградский порт и водный транспорт России в целом находились в упадке, не прекращавшемся с 1917 г. В статье под названием «Водный транспорт. Дноуглубительные работы», которая стала одной из первых статей, касавшихся водного транспорта в 1920 г., рассказывается о том, что будут проводиться дноуглубительные работы для облегчения судоходства и завоза лесных материалов, затем будет начато устранение мелей и подводных рифов, а также начнется поднятие утонувших судов, образующих мусорные кучи, препятствующие движению [Красная газета, 1920, № 33]. Следует отметить, что в газетах 1920 г. речь идет в основном о восстановлении речного флота в России. Более того, сам Петроградский порт редко напрямую упоминается в статьях данного периода, в отличие от статей 1921 г. Если железная дорога с трудом, но выполняла свои функции, то водный транспорт находился практически в полном упадке, о чем заявляла сама власть и принимала меры по поднятию его производительности: реорганизация районных речных портовых управлений в транспортные конторы, направление в порты коммунистов из других производственных союзов для подачи примера высокой производительности, увеличение времени работы и ускорение ремонта флота [Красная газета, 1920, № 61; № 64; № 66]. По мнению редакции газеты, после этих мер положение водного транспорта в Петрограде стало лучше, чем в 1919 г. Улучшение положения паровой флотилии также можно объяснить тем, что в связи с ликвидацией разных военных флотилий возвращались на работу по буксировке грузов лучшие буксиры, несшие до сих пор военную службу [Красная газета, 1920, № 70]. Однако в то время, как речной транспорт в Петрограде постепенно начинал функционировать, морской флот все еще находился в упадке, а Петроградский морской торговый порт требовал расчистки и разборки «топких барок и судов, загромождающих бассейны порта» в связи с предстоящим товарообменом и ожидаемым приходом заграничных парохо-

* «Красная газета» – ежедневная газета, основанная В. Володарским, в разное время являлась органом центрального, губернского, городского комитетов ВКП(б) и Петросовета (Ленсовета). Редакция газеты находилась в Смольном, на наб. р. Фонтанки, 76; наб. р. Фонтанки, 57 и в других местах. Выходила с января 1918 г. по февраль 1939 г. В марте 1939 г. «Красная газета» была объединена с газетой «Ленинградская правда».

дов [Красная газета, 1920, № 76]. Если в нормальное время Петроградский торговый порт мог вместить 200 пароходов, то в апреле 1920 г. по причине загромождения он мог принять всего лишь 25 пароходов [Красная газета, 1920, № 76]. О восстановлении навигации также свидетельствует раздел «Перед навигацией», встречающийся в таких выпусках Красной газеты, как № 72 и № 81, в котором перечислялись проделанные работы по разгрузке всех зимовавших на Неве и прилегавших к ней каналах судов, а также по установке пристаней, причалов и скорого грузового и пассажирского движения [Красная газета, 1920, №72; № 81]. Благодаря принятию комплекса мер к концу 1920 г. Петроградский торговый порт встал на путь возобновления и даже наращивания темпов торговли. В 1921 г. политика, проводимая в отношении торговли и, в частности, в отношении Петроградского морского торгового порта, снова претерпела кардинальные изменения в связи с началом голода – речь в газете касательно деятельности порта стала идти преимущественно о ввозе товаров для нужд голодавшей России. Партия большевиков, советское правительство приняли экстренные меры, направленные на преодоление голода, понимая его последствия. Все ресурсы внутри страны были мобилизованы на помощь голодающим, но этого было явно недостаточно в условиях разрушенной войнами и революцией экономики. Перед страной встала задача закупки продовольствия за границей, но это было сопряжено с решением многих экономических и политических вопросов, поэтому было принято решение обратиться за помощью ко всем странам мира.

М. Горький с ведома советского руководства 13 июля 1921 г. в своем воззвании «Честные люди» призвал международную общественность оказать помощь голодающим и не допустить массовой гибели людей в России. Этот текст, многократно переданный по телеграфу, был опубликован в том или ином виде практически во всех странах мира, располагавших к тому времени средствами массовой информации: «К сведению всех честных людей. Обширные степи в южной России постигнуты, вследствие небывалой засухи, неурожаем. Это бедствие угрожает голодной смертью миллионам русских людей. Я напоминаю, что русский народ, вследствие войны и революции, истощен и что его физическая выносливость ослаблена. Страну Льва Толстого, Достоевского, Менделеева, Павлова, Мусоргского, Глинки и других дорогих всему миру людей ждут грозные дни. Осмеливаюсь верить, что культурные люди Европы и Америки, понимающие трагическое положение русского народа, поспешат помочь ему хлебом и медикаментами!»* Кроме этого воззвания Горьким в 1921 г. было написано много открытых писем, обращений, посланий к зарубежной общественности, народам и правительствам иностранных государств, к деятелям культуры, науки, литературы с призывами помочь голодающей России [Гудков, 2020, с.360]. Его слова не могли не найти отклик в сердцах людей, готовых протянуть руку помощи голодающим. Одновременно с А.М. Горьким 6 августа В.И. Ленин через газету «Правда» обратился к международному пролетариату с призывом помочь голодающему населению советской страны**. Эти воззвания были опубликованы

* Papers relating to the foreign relations of the United States, 1921, Vol. I, Doc. 776. – Текст: электронный // Office of the Historian: [сайт]. [https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1921v02/d776].

** Ленин В.И. Полное собрание сочинений. 5-е изд. М.: Политиздат, 1974. Т. 44. Июнь 1921 – март 1922. С.75–76. Напечатано по тексту газеты «Правда» (№ 172 от 6 августа 1921 г.), сверенному с рукописью.

на первых страницах ведущих мировых газет и получили широкий резонанс. Предпринимались и попытки дискредитации советского правительства. Французская коммунистическая газета *l'Humanité Journal Communiste* («Юманите») в выпуске 6319 от 13 июля 1921 г. писала: «...Горький заявляет, что его призыв <...> не может быть направлен против правительства Советов, чья добрая воля неоспорима, и он протестует против действий тех, кто злоупотребляет его именем для борьбы с советской властью» [*l'Humanité*, 1921, № 6319]. В «Красной газете» это воззвание М. Горького было прокомментировано в № 157 (1033) от 29 июля 1921 г.: с ссылкой на газету «Юманите»: «В письме к Б. Суворину*, предназначенном для опубликования за границей, М. Горький заявляет, что его призыв о помощи русским ученым отнюдь не должен быть истрактован, как акт, направленный против советского правительства, добрая воля которого неоспорима...» [*Красная газета*, 1921, № 157 (1033)]. Но сразу стало ясно, что помощь придет. Не только рабочие капиталистических стран ответили массовым движением солидарности, но и многие политики, общественные и религиозные деятели приняли самое активное участие в организации помощи. Из Германии, Англии, США, Голландии, Швеции, Норвегии, Финляндии в Петроградский торговый порт стали поступать посылки для голодающих.

Помощь голодающим Поволжья сразу отразилась на работе причалов и складов Петроградского порта. «Из 388 тыс. тонн грузов, поступивших в навигацию 1921 г. из-за границы, 165 тыс. тонн составило продовольствие. Мука, горох, бобы, сахар, мясо, рыба, консервы поступали из Англии и Германии, из Аргентины и США, Швеции и Голландии... Посылки были получены от рабочих Гамбурга и Штеттина, Лондона и Зундерланда, Нью-Йорка и Стокгольма <...> Из порта грузы без задержки отправлялись дальше – туда, где в них особенно нуждались: детям, больным, старикам» [Сонкин, Максимов, 1957, с.82–83]. Но не только гуманитарная помощь в виде продовольствия стала поступать в Петроградский порт. Наряду с продовольствием, в навигацию 1921 г. поступило свыше 120 тыс. тонн угля. Нужда в нем для Петрограда была огромная. Петроград до Русской революции 1917 г. был не только столицей, центром науки и образования, но и крупным промышленным центром. После революции многие фабрики и заводы, особенно с иностранным капиталом, были закрыты, национализированы, а бывшие собственники и высококвалифицированные специалисты покинули страну. Но уже к 1921 г. промышленность Петрограда стала восстанавливаться, и город ощутил острую нехватку топлива, которая стала приводить к тому, что фабрики и заводы вновь стали закрываться. Несмотря на то, что в город поступала и нефть, и уголь, этого было недостаточно. Об этом, например, свидетельствуют материалы «Красной газеты»: «К 21-му марта в Петроград поступает довольно

* Суворин Борис Алексеевич (1879–1940) – русский писатель, журналист и редактор. В Первую мировую войну служил в качестве телефониста. В Гражданскую войну занимался изданием антибольшевистской прессы. Участник Первого Кубанского похода. С 1920 г. – в эмиграции в Париже, затем в Шанхае. Редактировал газеты «Вечернее время» (1924–1925), «Русское время» (1925–1929), «Шанхайская заря» (Шанхай, 1928–1929), «Время» (Шанхай, 1929–1932). Написал воспоминания о Гражданской войне и два романа.

много нефти, но общее прибытие за март оставалось не особенно большим – 237.000 пудов жидкого топлива. Угля (в том числе низкосортного) прибыло около 540.000 пудов; угля хорошего качества прибыло до 134.000 пудов. Кроме того, Петрограду на март месяц, сверх плана, назначено 125 цистерн мазута из Батраков, 125 цистерн нефти из Перми и 370 цистерн керосина из Нижнего Новгорода» [Красная газета, 1921, № 63 (939)]. Советское правительство, учитывая, что эта проблема начинала приобретать уже не только экономическое, но и политическое значение, приняло экстренные меры. В конце мая 1921 г. этот вопрос обсуждался на сессии ВЦИК. Правительство обратилось к советским шахтерам и железнодорожникам, чтобы они как можно быстрее помогли Петрограду*. В то же время все понимали, что на этом этапе без импортного угля решить проблему будет невозможно, поэтому все силы были брошены на восстановление работы Петроградского торгового порта.

Усилиями петроградского пролетариата и в первую очередь портовиков порт быстрыми темпами возвращался к жизни. Ремонтировались причалы, склады, краны, железнодорожные пути. Проблемой для Петроградского судоходства стали оставшиеся в Финском заливе мины, которые взрывали тральщики в рамках работ по открытию пути для идущих с товаром в Советскую Россию пароходов [Красная газета, 1921, № 93 (969)].

В июле в порт продолжали прибывать иностранные суда с грузом: пароход «Виламо» и моторное судно № 2 из Стокгольма, немецкий пароход «Ильда» из Эйдена с грузом железнодорожных рельс (1 763 тонн), датский пароход «Трансгольм» из Лондона с 2 100 тоннами продовольственных грузов (риса, муки и сала). Из Петрограда в Германию отправлялись пароходы с немецкими военнопленными [Красная газета, 1921, № 142 (1018); № 143 (1019)]. Также были отгружены 180 тыс. пудов муки из Нью-Йорка, доставленной на датском пароходе «Кирстен Мерс», и 5 577 тонн каменного угля из Англии, доставленном на английском пароходе «Химрик-Кин» [Красная газета, 1921, № 146 (1022); № 148 (1024)].

Ценная информация о работе Петроградского торгового порта содержится в первом консолидированном отчете о его деятельности за 1921 г., который был подготовлен во многом благодаря тому, что в октябре 1921 г. администрация порта открыла отдел статистики, в функции которого входил сбор и анализ всей информации о работе порта. Несмотря на то, что этот отдел был образован лишь в конце 1921 г. [Отчет о деятельности..., 1921, Л.30 об.], а вся его работа носила главным образом организационный характер, сотрудникам удалось собрать воедино и проанализировать наиболее значимые показатели, связанные с учетом прибывающих судов и оборотом грузов. Большой интерес в отчете представляет информация, содержащая «данные о прибытии пароходов в Петроторгпорт за 1921 г. по роду, количеству груза и по национальности (морской импорт по сведениям Петровнешторга)» [Отчет о деятельности..., 1921, Л.12] (см. таблицу).

* Постановление по данному обращению было опубликовано 25 мая 1921 г. под названием «Постановление СТО о предоставлении Петрограду 10 миллионов пудов нефтетоплива». Источник: Декреты Советской власти. Т. XV. Май 1921 г. – М.: Эдиториал УРСС, 1999, С.352–354.

Табл.

Отчет о деятельности Петроградского торгового порта в 1921 г.*

Националь- ность	Состав груза в пудах						
	Прод- груза	Жел.-дор. матери- алы	Уголь и кокс	Сель- скохоз. орудия	Разного груза	Число парохо- дов	Общая сумма привоза
Германские	2 585 666	3 493 265	155 991	537 897	179 730	120	6 952 549
Английские	1 284 978	54 272	5 206 923	201 646	292 701	37	7 040 520
Датские	2 212 248	-	-	94 403	155 577	25	2 462 228
Голландские	1 341 716	83 306	-	85 955	12 483	18	1 523 460
Норвежские	1 544 717	63 121	943 535	-	114 547	20	2 665 920
Эстонские	137 078	74 222	-	-	21 043	15	232 343
Шведские	611 442	-	293 205	-	98 626	13	1 003 273
Русские	231 340	902	-	68 148	307 026	13	957 416
Финские	55 194	-	142 664	-	35 308	8	233 166
Бельгийские	-	-	322 073	-	-	2	322 073
Испанские	-	-	370 989	-	-	1	370 989
Латвийские	40 194	-	-	-	315	2	40 509
Данцигский	35 418	-	-	-	-	1	35 418
Американский	-	-	-	-	167 475	1	167 475
	1 007 991	4 119 088	743 580	9 88 049	1 384 831	276	24 007 339

Данные отчета о работе порта за 1921 г. требуют детального анализа и могут быть интересны исследователям, но в рамках настоящей статьи стоит отметить, что именно в этом году торговые и экономические связи Советской России начинают приобретать системный характер, а Петроградский торговый порт вновь становится центром экономического роста. В те годы основная масса товарообмена между странами происходила во всем мире морским путем, поэтому от того, насколько быстро российские порты станут мировыми, т. е. станут вести заокеанские сообщения непосредственно, зависело возрождение страны после разрушительных последствий войн и революций. И в этом отношении прибытие в порт американского парохода было знаковым событием. Интересно, что первые 2 места по количеству ввезенных в Советскую Россию товаров и по количеству прибывших в 1921 г. пароходов занимали: союзник и противник России в Первой мировой войне – Англия и Германия. Страны вновь стали выстраивать разрушенные войной экономические связи, поэтому к следующей навигации были приложены все усилия, чтобы увеличить пропускную способность порта, причем эти усилия предпринимались и со стороны зарубежных стран, откликнувшихся на запросы Советской власти по импорту необходимого портового оборудования и техники.

* В таблице полностью сохранена используемая в архивных материалах отчета стилистика и орфография.

Возобновление весной 1921 г. торговых отношений стало знаменательным событием не только для Петрограда, но и для всей Советской России: «После семилетнего перерыва (с 1914 по 1921 гг.), вызванного сначала империалистической, а потом гражданской войной, в Петроград впервые начинают прибывать иностранные пароходы. Окно в Европу, которое оставалось 7 лет заколоченным, снова открыто и даст доступ иностранным товарам в нашу изголодавшуюся от бестоварья страну» [Красная газета, 1921, № 114 (990)]. Но если весной 1921 г. открытие навигации в Петроградском торговом порту было символом восстановления экономики и разрушенных связей с зарубежными странами, то уже осенью 1921 г. стало ясно, что страну постигло испытание тяжелым бедствием – голодом, поэтому Петроградский порт стал символом надежды на спасение. В условиях голода порт стал не только торговым узлом, но и важным каналом поставок продовольствия и помощи для обеспечения выживания населения. Несмотря на то, что 1921 г. был одним из самых тяжелых в деятельности порта из-за недостаточных поставок ресурсов, неудовлетворительного состояния судов, хаоса, творившегося из-за социально-политического кризиса после событий Первой мировой войны и Русской революции 1917 г., сам факт открытия навигации и непрерывной работы служб Петроградского торгового порта был огромным достижением.

Продолжение следует.

Литература

- Гудков М.М. «Фонд Горького» в США и революционная Россия: из истории советско-американских контактов 1920-х // Литература двух Америк. 2020, № 8. – С.347–381.
- Красная газета. 1920, № 33 (13 февраля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484404]
- Красная газета. 1920, № 61 (18 марта). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484432]
- Красная газета. 1920, № 64 (23 марта). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484435]
- Красная газета. 1920, № 66 (25 марта). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484437]
- Красная газета. 1920, № 70 (30 марта). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484441]
- Красная газета. 1920, № 72 (1 апреля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484443]
- Красная газета. 1920, № 76 (6 апреля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484446]
- Красная газета. 1920, № 81 (16 апреля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484451]
- Красная газета. 1921, № 63 (939) (22 марта). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512222]
- Красная газета. 1921, № 93 (969) (27 апреля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512253]
- Красная газета. 1921, № 114 (990) (27 мая). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512292]
- Красная газета. 1921, № 142 (1018) (8 июля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512805]
- Красная газета. 1921, № 143 (1019) (9 июля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512806]
- Красная газета. 1921, № 146 (1022) (14 июля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512809]
- Красная газета. 1921, № 148 (1024) (16 июля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512811]
- Красная газета. 1921, № 157 (1033) (29 июля). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512820]
- Критский С.В. История развития Петроградского (Ленинградского) железнодорожного узла в 1914–1941 гг. / Дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2017. – 250 с. [https://terijoki.spb.ru/railway/docs/Kritskiy_S_V_Disser.pdf]
- Отчет о деятельности Петроградского торгового порта за 1921 год // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Фонд Р-2217. Опись 9. Дело 86. 72 л.
- Переписка об открытии судоходства между портами РСФСР и Германии за 1918 год // Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Фонд Р-2217. Опись 9. Дело 21. 7 л.
- Постникова Е.В. 21-ый год // Архив Русской революции. 1924. Т. 13. – С.125–151.
- Сонкин М.Е., Максимов И.Г. Морские ворота Ленинграда. Л.: Мор. транспорт, 1957. – 157 с.
- l'Humanité. 1921, № 6319 (13 июля). [<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k400092n/f1.item.texteImage>]

References

- Gudkov M.M. «Fond Gor'kogo» v SShA i revolyucionnaya Rossiya: iz istorii sovetsko-amerikanskikh kontaktov 1920-h [«The Gorky Foundation» in the United States and Revolutionary Russia: A History of Soviet-American Contacts in the 1920s] // *Literatura dvuh Amerik* [Literature of the Two Americas]. 2020. No. 8. – Pp. 347–381.
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 33 (13 February). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484404]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 61 (18 March). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484432]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 64 (23 March). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484435]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 66 (25 March). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484437]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 70 (30 March). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484441]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 72 (1 April). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484443]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 76 (6 April). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484446]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1920, No. 81 (16 April). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012484451]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 63 (939) (22 March). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512222]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 93 (969) (27 April). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512253]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 114 (990) (27 May). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512292]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 142 (1018) (8 July). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512805]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 143 (1019) (9 July). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512806]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 146 (1022) (14 July). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512809]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 148 (1024) (16 July). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512811]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1921, No. 157 (1033) (29 July). [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS012512820]
- Kritskij S.V. *Istoriya razvitiya Petrogradskogo (Leningradskogo) zheleznodorozhnogo uzla v 1914–1941 gg.* [History of the Development of the Petrograd (Leningrad) Railway Junction in 1914–1941]. / *Dis. ... kand. ist. nauk.* [Dissertation of Cand. of Hist. Scs.]. SPb., 2017. – 250 p. [https://terijoki.spb.ru/railway/docs/Kritskiy_S_V_Disser.pdf].
- l'Humanité. 1921, No. 6319 (13 July). [<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k400092n/f1.item.texteImage>]
- Otchet o deyatel'nosti Petrogradskogo torgovogo porta za 1921 god* [Report on the Activity of the Petrograd Trade Seaport in 1921] // *Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Sankt-Peterburga (TsGA SPb)* [The Central State Archive of St. Petersburg (CSA SPb)]. Fond R-2217. Inventory 9. Case 86. 72 L.
- Perepiska ob otkrytii sudohodstva mezhdru portami RSFSR i Germanij za 1918 god* [Correspondence about the opening of navigation between the ports of the RSFSR and Germany for 1918] // *Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Sankt-Peterburga (TsGA SPb)* [The Central State Archive of St. Petersburg (CSA SPb)]. Fond R-2217. Inventory 9. Case 21. 7 L.
- Postnikova E.V. *21-yj god* [1921] // *Arhiv Russkoj revolyucii* [Archive of the Russian Revolution]. 1924. Vol. 13. – Pp.125–151.
- Sonkin M.E., Maksimov I.G. *Morskie vorota Leningrada* [The Sea Gates of Leningrad]. Leningrad: Mor. transport, 1957. – 157 p.