

Ломоносова Марина Васильевна

*Кандидат социол.наук, доцент
Санкт-Петербургский государственный университет
факультет социологии, Санкт-Петербург, Россия
E-mail: lomonosovamv@mail.ru*

Быков Александр Сергеевич

*Студент магистратуры
Санкт-Петербургский государственный университет
факультет социологии, Санкт-Петербург, Россия
E-mail: sashab.99@mail.ru*

Борисов Никита Владимирович

*Студент бакалавриата
Санкт-Петербургский государственный университет
факультет социологии, Санкт-Петербург, Россия
E-mail: nik.borisov.901@mail.ru*

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 2)*

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 отражение в научной литературе. И это не случайно, ведь именно это время стало знаковым и переломным в связи с окончанием Первой мировой войны и событиями Русской революции 1917 года. Социально-политические и экономические преобразования, проводимые в это время в России, по своим последствиям 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 статье представлены результаты исследования, выполненного за счет средств гранта Российского научного фонда (грант № 22-28-01076).

Окончание. Начало см. в журнале «Наследие» № 1 (22) 2023.

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, Ленинградский торговый флот, голод, Русская революция 1917 года, Красная газета, Петроградская правда, 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. It is not coincidental, as 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. 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, Leningrad Merchant Fleet, Famine, Russian Revolution of 1917, Krasnaya Gazeta (Red Newspaper), Petrogradskaya Pravda newspaper, Civil War, history of Petrograd.

Петроградский порт: от международной гуманитарной миссии по спасению голодающих к возрождению экономической жизни Советской России.

Усилиями петроградских рабочих, и в первую очередь портовиков, Петроградский торговый порт быстрыми темпами возвращался к жизни. Уже к 1921 году были выполнены серьезные работы по ремонту причалов, складов, кранов и другой портовой техники, железнодорожных путей. Кроме того, была решена и очень важная проблема для нормальной работы Петроградского торгового порта – оставшиеся в Финском заливе мины, которые взрывали тральщики в рамках работ по открытию фарватера для судоходства. Навигация 1921 года показала, что 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, откликающихся на запросы Советской власти по импорту необходимого портового оборудования и техники. Именно

в навигацию 1921 года возобновились регулярные рейсы в советские порты иностранных судов. Петроградский торговый порт занимал в этом отношении лидирующие позиции. «В этом году здесь перебивали почти все флаги морских держав Европы, за исключением французского. Свыше 300 иностранных пароходов доставили для Советской России, переживавшей экономические трудности, более 24 млн пудов грузов, среди них продовольственные грузы, уголь, железнодорожные паровозы, сельскохозяйственные орудия и др.» [Овсянников, 1966, с.6]. Дипломатические усилия Советского правительства по развитию мирного сотрудничества и восстановлению торговых связей с зарубежными государствами внесли свою лепту и в сложный процесс признания де-факто и де-юре Советской республики со стороны капиталистических стран. Тем не менее, не политические условия, экономические интересы и коммерческая выгода определили работу Петроградского торгового порта в 1922 году, а гуманитарная миссия по спасению жизней миллионов голодающих наложила отпечаток на всю его работу.

Признание голода на уровне государственной власти привело к важным политическим решениям по разработке мер его преодоления и, как следствие, нашло отражение в периодической печати. Публикации о прибывающих с гуманитарной помощью суднах в Петроградский порт начинают занимать центральное место в прессе уже с августа 1921 года, а затем по мере разрастания масштабного голода принимают регулярный характер хроники бедствия и мер по борьбе с голодом и его последствиями: от снабжения продовольствием до ввоза оборудования и техники, необходимой для восстановления промышленности и разрушенной транспортной системы. В газете «Петроградская Правда»¹ (№172) 18 августа 1921 года отмечалось, что на днях в Петрограде ожидается первая партия продовольствия из-за границы для голодающих. Пароход должен прибыть из Выборга и привезти 9 тыс. пудов соленой рыбы. А спустя несколько месяцев в «Петроградской Правде» (№ 260) 10 декабря 1921 года было опубликовано: «Из Ревеля получена телеграмма, что 5-го декабря вышел в Петроград пароход “Каприно” с 11-ю паровозами и 11-ю тендерами². Пароход ожидается сегодня вечером. Навстречу ему вышел ледокол “Ермак”, при помощи которого любой пароход может войти в порт» [Петроградская правда, 1921, № 260].

Навигация 1922 года, по сути, была продолжением навигации 1921 года, так как увеличившийся транзит грузов через Петроградский торговый порт, вызванный гуманитарной миссией зарубежных стран и налаживающейся международной торговлей, не прекратился и во время заморозков. Зимняя навигация стала возможной благодаря возвращению в Петроград знаменитого ледокола «Ермак» после его мобилизации в 1914 году. Этот ледокол ещё в марте 1899 года, выполняя своё задание, освободил 11 пароходов, затертых во льдах в районе Ревеля, а в апреле, очищая ото льда воды Балтики и Неву, продемонстрировал перспективы развития ледокольного флота. Несмотря на то, что за время Первой мировой и Гражданской войн ледокольный флот понес большие потери, «в советском флоте на Балтике в 1921–1922 гг. осталось значительное число судов ледового плавания <...> Все ледоколы и большая часть ледокольных буксиров были переданы национализированному торговому флоту и обеспечивали проведение зимних навигаций в Петроградском (Ленинградском) порту и в Финском заливе» [Андрюченко, 2009, с.268].

¹ «Петроградская Правда» – газета, выходившая с конца марта 1918 г., отделившись от газеты «Правда» после перевода её в Москву, до 30 января 1924 г., когда она была переименована в «Ленинградскую правду». Под этим названием она существовала вплоть до 1991 г. Вначале газета была только партийным изданием – органом Центрального и Петроградского комитета РКП(б), затем стала газетой как партийной, так и советской власти, то есть, городского и областного комитетов Компартии и городского и областного Совета.

² Тендер специальный железнодорожный вагон, прицепляемый к паровозу, предназначенный для перевозки запаса топлива для локомотива (дров, угля или нефти), смазки, воды и части хозяйственного инвентаря.

По мере того, как восстанавливалась значительно поврежденная в период Гражданской войны транспортная сеть, которая в основном включала в себя железные дороги и речные пути, а также после того, как были подписаны основные международные соглашения, гуманитарная помощь начинает поступать и через порты Риги, Ревеля, Новороссийска и Одессы. В газете «Деревенская правда»³ № 3 (480) от 4 января 1922 года была опубликована статья «Хлеб из Америки», в которой сообщалось: «Америка пожертвовала в пользу голодающих хлеб, часть которого придет в порты – Ригу и Ревель, а часть через Новороссийск и Одессу. В конце декабря из Нью-Йорка уже вышло 5 пароходов с хлебом, на каждом пароходе нагружено приблизительно 8 тыс. тонн хлеба» [Деревенская правда, 1922, №3 (480)]. О том, что в стране по мере решения проблемы голода начинает оживать транспортное сообщение и экономическая жизнь красноречиво свидетельствует тот факт, что наряду с продуктами питания и медикаментами начинает поступать агротехника, паровозы и оборудование для фабрик. В статье «Возрождение промышленности» в газете «Деревенская правда» № 8 (485) от 12 января 1922 года отмечалось, что «паровозов принято в России 69, из них 50 немецких и 19 шведских. Договоры по изготовлению паровозов выполняются пока без задержки и прибытие их в Россию тормозится из-за отсутствия вполне приспособленных для перевозки паровозов и закрытием Петропорта. В настоящее время паровозы идут через Виндаву⁴ и Ревель⁵» [Деревенская правда, 1922, №8 (485)]. Но несмотря на то, что грузы начинают поступать и в другие порты, связанные единой транспортной сетью внутри страны, стратегические задачи, нацеленные на развитие международной торговли, ставятся именно перед Петроградским торговым портом. В статье «В Петроградском порту» в этом же номере газеты «Деревенская правда» теме международной торговли было отведено отдельное место и это несмотря на то, что экономика и сельское хозяйство страны находились в крайнем упадке. «В довоенное время через все наши порты на Балтийском море проходило ежегодно около 800 миллионов пуд. различных грузов. В настоящее время Петроградский порт является единственным портом на Балтийском море, вследствие чего на него должно быть возложено выполнение большого задания. Северо-западное Экосо⁶ постановило, что в течение предстоящей навигации порт должен подготовиться к пропуску до 200 миллионов пуд экспортных (вывозных) и импортных (ввозных) грузов. В соответствии с этой цифры должны быть произведены подготовительные работы: проведение и возобновление подъездных путей, очистка каналов, подготовка рабочей силы, заготовка средств снабжения для рабочих и пр.» [там же]. Усилиями петроградских рабочих, и в первую очередь портовиков, порт быстрыми темпами возвращался к жизни. Были отремонтированы причалы, склады, краны, железнодорожные пути. Несмотря на существенную роль Петроградского торгового порта в преодолении голода, находились сторонники направления экспорта не на Петроград, а на Ревель – еще один ключевой морской порт. Сторонники экспорта на Ревель доказывали, что Петроградский порт и железнодорожный узел были все ещё недостаточно благоустроены и что экспортно-импортные операции Петроградского торгового порта обходятся гораздо дороже таковых же операций через Ревель. «Всем известно, что империалистическая и гражданская войны и блокада тяжело отозвались на Петроградском торговом порту, все это время спавшим

³ «Деревенская правда» – газета, издание Петроградского губернского Комитета Российской Коммунистической партии большевиков. Издавалась с 23 августа 1918 г. под названием «Деревенская коммуна». Под названием «Деревенская правда» выпускалась с 1 апреля 1921 г. Ответственным редактором являлся Н.Н. Кузьмин. Печаталась в Четвертой госуд. типографии (Петроград, Фонтанка, 57). В феврале 1922 г. она вошла в «Красную газету» (Петроград).

⁴ Старое название города Вентспилс в Латвии и одноименного порта.

⁵ Столица Эстонии. Крупный пассажирский и грузовой морской порт. Топоним «Ревель» использовался в 1219–1917 гг.

⁶ Экономическое совещание, орган при СНК (Совет Народных Комиссаров) союзной республики в 1920–1937 гг., созданный для руководства народнохозяйственной деятельностью. Был подчинен СТО (Совет труда и обороны).

мертвым летаргическим сном. Много в нем пришло в упадок и обветшало и, стало – быть, по-видимому, сильно затруднен и вздорожал возобновившийся экспорт-импорт. В этом сторонники Ревеля правы», отмечали многие эксперты морских перевозок [Петроград или Ревель, 1923, с.82]. Но те, кто рассчитывал стоимость доставки через Ревель, руководствовались экономией и коммерческой выгодой дня сегодняшнего, а руководство страны ставило перед обществом стратегические цели с учетом будущего, поэтому было принято решение развивать транзит грузов именно через Петроград, что требовало громадной работы по его восстановлению и налаживанию соответствующего портового и железнодорожного хозяйства. Анализируя количественные показатели Петроградского и Ревельского портов, эксперты в итоге согласились, что для России экспорт хлеба через Петроград гораздо выгоднее, чем через Ревель. Более того, и личные симпатии сыграли свою роль в выборе наиболее производительного порта экспортёрами: «Коммерческое чутье и инстинкт наводит наших экспортёров именно на Петроградский, а не на Ревельский порт. Судьба последнего в этом отношении предрешена...» [Петроград или Ревель, 1923, с.83]. Таким образом несмотря на то, что в 1923 году в стране продолжается миссия по ликвидации голода и, как следствие, продолжается работа Петроградского порта по обеспечению страны ресурсами, экспорт хлеба стал не только возможным, но и необходимым. Это было связано с тем, что до Первой мировой войны Россия была самым крупным поставщиком зернового хлеба практически для всех промышленных стран Европы, но война разрушила хлебную торговлю, и с 1914 года вывоз хлеба из России полностью прекратился. На протяжении почти десяти лет Россия не только не могла вывозить зерно, но и после засухи 1921 года вынуждена была его ввозить. Только в конце 1922 года, когда в стране оказался небольшой избыток хлеба, можно было начинать планировать его экспорт, чтобы восстановить потерянные позиции на мировом рынке, а благодаря высокой цене на зерно, обеспечить приток валюты так необходимой для закупки техники. Но прежде всего нужно было точно выяснить сколько миллионов пудов хлеба можно вывезти за границу без ущерба для населения страны. Для этого советское правительство создало особую Полномочную Комиссию при посредстве Центрального Статистического Управления⁷, Госплана⁸, Наркомпрода⁹ и Наркомзема¹⁰, которая должна была

⁷ Центральное статистическое управление при Совете Министров СССР (ЦСУ СССР) – союзно-республиканский орган централизованного руководства делом социалистического учёта и статистики в СССР. Создано в 1918 г., с 1930 г. по 1948 г. находилось в ведении Госплана СССР, с 1948 г. – при Совете Министров СССР. Главные задачи: сбор, разработка и своевременное представление правительству научно обоснованных статистических данных, характеризующих ход выполнения государственных планов, эффективность общественного производства, научно-технического прогресса и др.

⁸ Государственный плановый комитет Совета Министров СССР (Госплан СССР) – союзно-республиканский орган, осуществляющий общегосударственное планирование развития народного хозяйства СССР и контроль за выполнением народно-хозяйственных планов. Госплан СССР образован декретом СНК РСФСР от 22 февраля 1921 г. в период перехода к мирному хозяйственному строительству.

⁹ Народный комиссариат продовольствия СССР (Наркомпрод, НКП) — центральный государственный орган СССР. Образован 6 июля 1923 г. на основании Договора об образовании СССР. В круг ведения НКП входили: заготовка продуктов сельского хозяйства (продовольствия и промышленного сырья), выполнение заготовительных заданий иного рода по особым постановлениям Всероссийского центрального исполнительного комитета или Совета народных комиссаров и распределение заготавливаемых и производимых государственными органами продуктов продовольствия и предметов первой необходимости среди населения.

¹⁰ Народный комиссариат земледелия СССР (Наркомзем СССР, НКЗ СССР) — государственный орган СССР в ранге министерства, ответственный за планирование и руководство сельскохозяйственным производством СССР. Был организован 7 декабря 1929 г. с сохранением ранее существовавших республиканских народных комиссариатов земледелия, краевых, областных и районных земельных органов. Целью его создания было «внесение единства в планирование и руководство сельскохозяйственным производством в масштабе Союза ССР и сосредоточение в едином центре непосредственного управления крупными сельскохозяйственными предприятиями» (постановление ЦИК СССР от 7.12.1929).

спрогнозировать какой запас хлеба необходим для городов и не хлебных губерний, Красной Армии, а какой избыток можно поставить на экспорт.

Как в периодике, так и в официальных документах того времени неоднократно подчеркивалось, что будущее Петрограда зависело от будущего Петроградского торгового порта, а именно от того, «какую роль порт будет играть в общероссийском вывозе экспортного зерна» [Торговый флот, 1923, с.82].

Еще одним важным документом, демонстрирующим количественные показатели работы Петроградского торгового порта, является консолидированный отчет о его деятельности, который уже был упомянут в рамках первой части статьи. Стоит отметить, что начиная с 1921 года отчеты о деятельности Петроградского торгового порта стали не только составляться в конце каждого года, но и официально публиковаться. После того как был подготовлен первый отчет о деятельности порта за 1921 год, изменилось многое. Особый интерес представляет процесс изменения названия Петроградского торгового порта на Ленинградский, так как вместе с переименованием в связи с изменением социально-политического строя государства менялась и внутренняя жизнь порта: «В области внутренней жизни Ленинградский торговый порт 1923 год являлся как бы межой, границей между старым Петроградским портом и новым, будущим Ленинградским торговым портом» [Отчет о деятельности..., 1923, с.3]. Согласно консолидированному отчету за 1923 год, этот год вошел в историю послереволюционной жизни Ленинградского торгового порта как год первых крупных успехов. Впервые после революции экспорт Ленинградского торгового порта превзошел импорт, причем сразу же на 41%. Впервые после революции порт смог в крупных масштабах возобновить прерванный с 1914 года экспорт хлебофуражных грузов, а также лесных материалов [Отчет о деятельности..., 1923, с.2]. Кроме того, эти данные отчета коррелируют с данными, опубликованными в журнале «Торговый флот», об экспорте хлеба – традиционной для порта деятельности, которая сильно пострадала за годы войны и революции: «1923 год ознаменовался возвращением Петроградского торгового порта к основному виду своей работы, красной нитью проходящим все 200 с лишним лет существования порта – экспорту хлеба и лесоматериалов – только уже в условиях не капиталистического, а социалистического строения экономической жизни СССР» [Отчет о деятельности..., 1923, с.2]. Следует отметить то, что некоторые данные отчета о деятельности Петроградского торгового порта и его управления расходятся с данными, которые придавались широкой огласке публикацией в журнале «Торговый порт» о возвращении в 1923 году довоенной мощности порта. Если в журнале «Торговый порт» хотя и отмечаются успехи 1923 года, но основным тезисом является необходимость продолжения оправления от кризиса, то в отчете количественные характеристики явно дают понять о колоссальном прорыве в производительности порта: «Начатые в 1921 году работы по восстановлению порта к 1923 году возвратили ему его довоенные мощности и работоспособности. Соотношение общих объемов работы 1921, 1922, 1923 гг. по их стоимости может быть приблизительно выражено как 1:6:12» [Отчет о деятельности..., 1923, с.6]. Приведем наиболее важные из представленных в Отчете количественные характеристики – импорт и экспорт Ленинградского торгового порта (*табл.1 и табл.2*).

Таблица 1. Импорт Ленинградского торгового порта (по данным Отчета о деятельности за 1923 г.)¹¹

Импорт ЛТП за 1923 год		
На 109 германских пароходах		144.855,56 т.
53 английских		125.255,52 т.
75 русских		120.871,30 т.
50 норвежских		90.085,55 т.
16 датских		30.220,65 т.
23 шведских		9.608,70 т.
2 бельгийских		3.334,00 т.
2 финских		952,50 т.
1 С.-А.С.Ш. ¹²		339,00 т.
1 голландском		180,00 т.
1 французском		72,00 т.
1 латвийском		37,00 т.
На 336 пароходах	Всего	525.811,78 т.

Таблица 2. Экспорт Ленинградского торгового порта (по данным Отчета о деятельности за 1923 г.)

Экспорт ЛТП за 1923 год		
На 179 германских пароходах		373.554,91 т.
92 русских		125.979,30 т.
55 датских		109.038,63 т.
51 норвежском		95.295,64 т.
32 английских		66.880,69 т.
43 шведских		23.668,90 т.
62 финских		18.824,89 т.
4 бельгийских		8.784,80 т.
3 голландских		8.116,00 т.
2 эстонских		1.718,40 т.
2 латвийских		44,00 т.
На 525 пароходах	Всего	831.806,16 т.

При анализе импорта 1923 года и сравнении его с импортом предыдущего года авторы Отчета о деятельности Петроградского порта делают следующие выводы:

- 1) Импорт 1921 года, как и импорта 1922, нельзя признать естественным, это был искусственный импорт – понятное последствие военной разрухи и годов голода [Отчет о деятельности..., 1923, с.8].
- 2) Занимавшие второе место в ряду импортных грузов «животные и жизненные припасы» – в 1922 году их был ввезено 21.932.425 пудов, в 1923 году сводятся всего лишь к 2.145.311 пудов таких грузов, как сельди и мороженое мясо. [Отчет о деятельности..., 1923, с.8].
- 3) Угля вывезено 25.898.288 пудов – в общем почти 70% всего импорта, причем исключительно из Англии [Отчет о деятельности..., 1923, с.9].

¹¹ Во всех таблицах полностью сохранена используемая в опубликованных материалах отчета стилистика и орфография.

¹² Северо-Американские Соединенные Штаты. Данное название использовалось в русском языке приблизительно до середины XX века.

- 4) В отчетном году продолжалась перевозка заказных Российской ж/д миссией проф. Ю.В. Ломоносова¹³ в Швеции паровозов и тендеров [Отчет о деятельности..., 1923, с.10].
- 5) Весь остальной импорт отчетного года состоял преимущественно из технических и химических грузов: всякого рода машин и машинных частей, с/х машин и орудий, разных руд и изделий из них и т.д. [Отчет о деятельности..., 1923, с.11].

Номенклатура импортных грузов ясно показывает, что ввозилось исключительно то, что было нужно для СССР в общегосударственном масштабе, то, что или нельзя было достать в СССР, или же доставалось с чрезвычайными затруднениями. Турбины для Волховстроя, технические изделия для оборудования текстильных или других фабрик, дубильные вещества – вот что было нужно тогда для СССР и что фактически поступает через Ленинградский порт [Отчет о деятельности..., 1923, с.31].

1924 год стал совершенно иным для Ленинградского порта и ознаменовался качественным и количественным ростом показателей международных торговых связей: «Грузооборот порта должен быть больше прошлогоднего. Значительно улучшились наши международные отношения. Мы признаны почти всеми главнейшими морскими державами. Помимо того, всем организациям, ведущим экспортные операции предложено все грузы, идущие в Балтийское море, направлять через Ленинградский порт» [Красная газета, 1924, №102 (1847)]. В этой же статье отмечается, что «порт может принять для единовременной стоянки и производства грузовых операций 120 пароходов. Всего же в течение навигации порт может свободно принять до 1.500 пароходов с грузооборотом до 325—350 миллионов пудов (импорт и экспорт). Но судя по заявкам, общий грузооборот порта в навигацию 1924 года намечается приблизительно в 150 миллионов пудов. Из этого числа на вывоз падает около 117 миллионов, а на ввоз не более 33 миллионов пудов» [там же]. Более того, в 1924 году всем организациям, ведущим экспортные операции, предложено все грузы, идущие в Балтийское море, направлять через Ленинградский порт. «Красная газета», как и журнал «Торговый порт» утверждает, что в прошлом 1923 году значительное количество заграничных грузов (около 10%) было направлено транзитом через Ревель и Ригу. Далее, в этом же номере рассказывается о прибывшем из Германии (Гамбург) без помощи ледоколов пароходе «Большевик» с разным грузом в количестве 81.000 пудов [там же].

В середине мая 1924 года в «Красной газете» была опубликована статья «Сегодня открывается летняя навигация», в которой были освещены успехи порта: «Сегодня Ленинградский торговый порт поднимает флаг летней навигации. Подведены итоги зимней ремонтной кампании. Спущены на воду буксиры и катера. Могут свободно приступить к работам по прочистке морского канала землечерпалки и шаланды. За истекшую зиму в работе порта было не мало мелких недостатков и недочётов, но все же следует отметить, что работа порта растёт и все недочеты постепенно изживаются...» [Красная газета, 1924, №107 (1852)]. Более того, редакция газеты отметила, что по состоянию на 14 мая порт не уступает довоенному и способен переработать свободно около 350 миллионов пуд. грузов [Красная газета, 1924, №108 (1853)]. Грузооборот порта увеличивается непрерывно из года в год. В 1921 году он составлял всего 26 миллионов

¹³ Ломоносов Юрий Владимирович (1876–1952) — русский инженер-железнодорожник, изобретатель первого советского тепловоза с электрической передачей, политический деятель. Сыграл важную роль в Русской революции 1917 г., принимая решения в управлении железными дорогами, помешал переброске царских войск к Петрограду. 5 ноября 1920 г. Декретом Совета Народных Комиссаров (СНК) была учреждена Российская железнодорожная миссия, а Ломоносов был назначен уполномоченным СНК по железнодорожным заказам за границей. С 1923 г. после завершения миссии - в эмиграции. Автор мемуаров: «Воспоминания о Мартовской революции 1917 г.» (Стокгольм, Берлин. 1921 г.).

пудов, в 1922 году – около 80 миллионов пудов, а в 1923 году, несмотря на международные осложнения, порт пропустил уже 90 миллионов пудов. За 2 последних года порт связался со всеми портами мира. В прошлом году его посетили пароходы 14-ти государств, в том числе Сев.-Америк. Соединенные Штаты, Франция и Бельгия. «Декабрист»¹⁴ связал Ленинградский порт с Дальним Востоком, с Индией, с портами Средиземного моря. С Англией и Германией установлено регулярное пароходное сообщение. По имеющимся данным, в нынешнюю навигацию грузооборот порта должен превысить прошлогодний минимум в полтора раза, составляя приблизительно 150 миллионов пудов, против 90 миллионов прошлого года [Красная газета, 1924, №108 (1853)]. Также в данной статье приводится отсылка к данным по грузообороту в 1921 г. и 1922 г.: «По данным портового управления, в навигацию 1924 г. вывоз должен превысить ввоз в 3–4 раза. В 1921 г. и 1922 г. ввоз значительно превышал вывоз: в 1921 г. ввезено было 23 миллиона пудов, а вывезено всего 2 миллиона пуд., в 1922 г. ввезено 60 миллионов пуд., а вывезено всего 17 миллионов пуд. Но эта картина резко изменилась в 1923 г., когда вывоз превысил ввоз приблизительно на 10%. Это же движение в сторону увеличения вывоза намечается и в нынешнем году» [Красная газета, 1924, №108 (1853)]. В том же 108 выпуске есть статья под названием: «Наши задачи», в которой обсуждаются задачи в области дальнейшего развертывания и укрепления ленинградской промышленности. Одна из таких задач – отстаивание интересов Ленинградского торгового порта: «Наш порт вынужден выдерживать конкуренцию с другими портами Балтийского моря. В этой конкуренции, по нашему мнению, центральные хозяйственные органы нашему порту помогают в недостаточной мере. Между тем, в наших возможностях эту помощь порту оказать, хотя бы путем установления, например, льготных тарифов на грузы, направляемые в Ленинградский порт, предпочтительно перед тарифами на грузы, направляемые в другие порты. Усиление механизации порта в очень большой степени облегчили бы ему его конкурентную борьбу с другими портами Балтийского моря...» [Красная газета, 1924, №108 (1853)].

С каждым месяцем по мере восстановления разрушенной инфраструктуры порта и оживления экономики разворачивается полноценная навигация, и уже к концу мая 1924 года в порт прибыло 10 пароходов из-за границы, из них 3 русских – «Лейтенант Шмидт», «Большевик» и «Делегат», остальные – финские, норвежские и германские. Доставлены цемент, машинные части, сельскохозяйственные машины и орудия и другие товары, а ушло, в свою очередь, 4 иностранных парохода с зерном. Еще целый ряд пароходов был на пути в Петроград [Красная газета, 1924, №116 (1861)]. При разработке дальнейшего плана развития порта руководством было положено в основании установка на то, что навигация в порту не будет прекращаться круглый год, как это было последние два года, так как единственный в Балтийском море порт республики не может быть закрыт на зиму [Красная газета, 1924, №119 (1864)]. Регулярно в «Красной газете» освещаются новости о жизни порта: постройка новых сооружений, таких как пакгаузы, новые рейсы, прибытие новых пароходов и ремонт пароходов [Красная газета, 1924, № 120 (1865), № 121 (1866), №128 (1873), №129 (1874), №130 (1875)]. Кроме того, особое место в жизни Петрограда занимает вопрос по благоустройству порта. Именно в 1924 году началось мощение проезжих дорог и площадей, началась очистка портовой канализации, начался ремонт

¹⁴ «Декабрист» (до 1903 г. - «Викерстаун», до 1904 г. - «Франш-Конте», до 1922 г. - «Анадырь») — русский и советский грузопассажирский пароход, в качестве транспорта участвовал в Русско-японской, Первой мировой и Великой Отечественной войнах. Участвовал в Цусимском сражении и был единственным из кораблей, который смог избежать интернирования. В годы Великой Отечественной войны был одним из крупнейших советских транспортных судов. Потоплен 4.11.1942 германской торпедоносной авиацией.

портовых зданий. Также была проведена работа санитарного значения: присоединение портовой водопроводной сети к городскому водопроводу. «До сих пор порт пользуется услугами собственного водопровода, подающего неочищенную невскую воду. В летнее время, когда на портовой территории сосредотачивается свыше 10 тыс. человек, подача хлорированной воды являлась настоящим бедствием, т. к. угрожала развитием всевозможных эпидемий» [Красная газета, 1924, №132 (1877)]. После опыта преодоления голода и эпидемии в Поволжье санитарной безопасности стало уделяться отдельное внимание.

В 1924 году основные задачи Ленинградского порта концентрируются вокруг вопросов конкуренции с другими портами (например, в Латвии и Эстонии) и с железнодорожным транспортом – «Ленинградский порт может и должен быть первым в мире» [Красная газета, 1924, №173 (1918)]. В выпуске 254 от 5 ноября 1924 года подведены очередные итоги работы порта: «Общее впечатление, – говорит тов. Смирнов, – вполне удовлетворительное. Нагрузка порта не отвечает его возможностям. Он может развернуть свою работу не менее, чем в четыре раза больше». Во многом причиной этому стало случившееся наводнение¹⁵, последствия которого, однако, ликвидировали в ускоренном темпе [Красная газета, 1924, №254 (1999)]. Таким образом, если в предыдущие годы «Красная газета» обращала внимание на восстановление порта после войны и роли порта в ликвидации голода, то 1924 год стал годом наращивания торговли и конкуренции с другими портами.

Этот вывод подтверждает и отчет о деятельности Ленинградского торгового порта и его управления за 1924 год. Но прежде, чем говорить об успехах порта, необходимо отметить, что в отчете, как и в рассмотренных журналах «Торговый порт» и «Красной газете», упоминается о его сильных конкурентах в лице прибалтийских портов – Рига и Ревель, увеличивших свои пропускные возможности в период кратковременной разрухи Ленинградского торгового порта [Отчет о деятельности..., 1925, с.3]. В отчете сказано, что за 1924 год в Ленинградский торговый порт пришло 826 судов заграничного плавания и 173 судна малого каботажного плавания, а ушло из порта 829 судов заграничного плавания и 175 малого каботажного плавания [Отчет о деятельности..., 1925, с.6]. Говоря о самих видах грузов, необходимо указать, что в связи с вытеснением донецким углем английского угля, являвшегося, как известно, в довоенное время главнейшим предметом импорта, впервые был произведен экспорт донецкого угля в незначительном количестве (500 т.) в Швецию. Грузооборот в 1924 году определяется следующими цифрами: всего было вывезено 636.694,765 т., а ввезено 273.185,049 т. Превышение вывоза над ввозом является характерной чертой 1924 года, что существенно отличает этот год наряду с 1923 г. от предшествующих 1921 и 1922 гг. (в 1921 г. импорт – 594.632,370 т., экспорт – 34.555,540 т.; в 1922 г. импорт – 1.021.085,520 т., экспорт – 831.806,160 т.) [Отчет о деятельности..., 1925, с.10].

Таблица 3. Грузооборот Ленинградского торгового порта (по данным Отчета о деятельности за 1924 г.)

Грузооборот ЛТП за 1924 год	
88 русских пароходов	98.084,117 т.
39 английских	62.869,848 т.

¹⁵ Наводнение 23 сентября 1924 г. - последнее катастрофическое наводнение в истории Ленинграда. Под водой оказалось почти две трети территории города, было повреждено более 5000 зданий, разрушено 19 мостов, 40 судов в морском порту затонули или были выброшены на берег.

59 германских	49.580,938 т.
27 норвежских	40.971,645 т.
6 датских	7.728,004 т.
10 шведских	6.878,736 т.
23 финских	4.786,786 т.
4 голландских	571,500 т.
1 данцигский	335,799 т.
1 латвийский	300,000 т.
1 эстонский	238,000 т.
Итого на 259 пароходах	272.345,373 т.
<i>Дальним каботажем:</i>	
6 русских пароходов	27.012,878 т.
2 итальянских парохода	9.602,813 т.
2 английских	8.123,000 т.
Итого 10 пароходов	44.738,691 т.
Всего на 269 пароходах	317.084,064 т.

Похожими количественными данными располагает журнал «Торговый флот», однако показатели грузооборота за 1924 год для судов некоторых стран значительно отличаются от таковых, представленных в отчете о деятельности Петроградского торгового порта и его управления. Приведем данные показатели импорта и экспорта (табл. 4 и табл. 5.)

Таблица 4. Грузооборот Ленинградского торгового порта (по данным журнала «Торговый флот» за 1924 г.)

Грузооборот ЛТП за 1924 г.	
93 советских судна	122 439 449 кг
41 английских	65 590 527 кг
39 германских	45 851 488 кг
27 норвежских	43 800 522 кг
10 шведских	11 861 036 кг
2 итальянских	8 702 813 кг
6 датских	7 728 004 кг
23 финских	5 185 088 кг
3 голландских	571 500 кг
1 данцигское	335 799 кг
1 латвийское	300 000 кг
1 эстонское	237 000 кг

Таблица 5. Импорт и экспорт Ленинградского торгового порта (по данным журнала «Торговый флот» за 1924 г.)

Импорт и экспорт ЛТП в 1924 г.			
Импорт		Экспорт	
из Германских портов	91 402 850 кг	140 германских судов	190 583 752 кг

(преимущественно из Гамбурга)			
Из Английских	74 475 355 кг	115 советских	165 686 884 кг
Норвежских	28 173 404 кг	67 датских	91 736 874 кг
Шведских	27 116 744 кг	50 норвежских	80 732 904 кг
Голландских	16 083 005 кг	38 английских	59 603 033 кг
Бельгийских	12 226 283 кг	16 шведских	17 470 260 кг
Финляндских	4 873 610 кг	25 финских	13 928 037 кг
Испанских	4 650 000 кг	2 бельгийских	4 544 659 кг
Бразильских	3 793 817 кг	1 итальянском	3 022 892 кг
Данцига	3 572 599 кг	3 голландских	637 303 кг
Датских	1 925 000 кг	1 датском	432 418 кг

Несмотря на расхождения в показателях грузооборота из двух разных источников, их анализ позволяет сформулировать следующие выводы. Оба источника показывают, что в сравнении с импортом за 1923 год итог морского импорта через Ленинградский торговый порт за 1924 год стал меньше. Согласно журналу «Торговый флот», импорт уменьшился на 107 308 554 кг. По мнению авторов журнала, это уменьшение произошло за счет прекращения ввоза каменного угля, в 1923 году занимавшего главное место в ряду импортных грузов порта. За 1923 г. в Ленинградский торговый порт было ввезено 329 855 250 кг каменного угля, тогда как в 1924 г. прибыл всего лишь один пароход с углем (2 994 600 кг). По отношению к общему итогу ввоза импорт каменного угля в 1923 году составлял 63%, а в 1924 году составлял всего лишь 0,8%. Это было связано с тем, что место английского угля в промышленности Ленинграда прочно и успешно занял донецкий уголь: «Поэтому такое уменьшение импорта Ленинградторгпорта служит только на пользу Союза, освобождая последний от известной зависимости от заграницы и способствуя интенсивному развитию эксплуатации собственных угольных богатств» [Михаэлис, 1925, с.106].

Таким образом, 1924 год был годом интенсивного развития и роста для Ленинградского торгового порта, внесшего свой существенный вклад в экономическое восстановление страны. Значительно укрепились его позиции среди других портов Балтики. В этом году произошли важные изменения, отражающие самые основные характеристики грузооборота, а также стремительное развитие в условиях восстановления после Первой мировой войны и Русской революции 1917 года. Важнейшим изменением было сокращение импорта каменного угля и увеличение экспорта донецкого угля, что определило вектор развития страны, направленный на обретение экономической и энергетической независимости. Снижение зависимости от заграничных поставок каменного угля свидетельствует о стремлении к укреплению собственной промышленности и источников снабжения. Порт успешно конкурировал с другими балтийскими портами, а также железнодорожным транспортом, демонстрируя свою способность не только поддерживать экономическую активность региона, но и вновь стать не только «окном в Европу», но и связать СССР со всеми мировыми державами-участниками морской торговли. А для этого, в этом году продолжилось строительство новых портовых сооружений и его благоустройство, что свидетельствовало о намерении правительства страны ещё больше укрепить позиции Ленинградского торгового порта в будущем.

Заключение.

Ещё до начала Первой мировой войны Министерство путей сообщения Российской Империи под давлением экспертной оценки технических специалистов, связанных с морским делом, и предпринимателей, успех коммерческой деятельности которых напрямую зависел от возможностей морского сообщения с зарубежными странами, признало тот факт, что практически все порты страны находились в неудовлетворительном состоянии и требовали реконструкции в соответствии с потребностями и новыми возможностями морской торговли. Эдуард Брониславович Кригер-Войновский, последний министр путей сообщения Российской империи в своих воспоминаниях писал: «“Расстройство транспорта” – это было любимое и ходячее выражение в разных правительственных совещаниях, с думской кафедры и прессе» [Кригер-Войновский, 1999, с. 1999]. Это выражение касалось как железнодорожного, так и водного транспорта, основным препятствием в развитии которого было противоречие между государственным и частным капиталом, стратегическими задачами развития страны и обывательскими взглядами и желанием личного обогащения крупных чиновников и предпринимателей. Тем не менее, к 1913 году была запущена крупная государственная портостроительная программа, которая должна была вывести российские порты на совершенно новый технологический и организационный уровень, но началась Первая мировая война, прервавшая реализацию масштабного плана модернизации портов на долгие годы. Наиболее сильно это отразилось на работе Петроградского торгового порта, оказавшегося с начала войны в блокаде, а затем испытывавшего на себе тяжесть бедствий первых пяти лет после Русской революции 1917 года. Но именно Петроградский торговый порт, ставший ключевым звеном в транзите помощи голодающим, был восстановлен и модернизирован в самые сжатые сроки.

Советский писатель и журналист, а в 1919—1921 гг. сотрудник Политуправления Балтийского флота – Лев Никулин¹⁶, описывая Петроград таким, каким он сохранил его в своей памяти по прибытию в город летом 1920 года, отмечал: «...Петроград предстал перед нами в грустном запустении, с обветшалыми фасадами домов, давно оставленными жильцами, и провалами окон, как пустыми глазницами глядевшими на улицу. Торцовая мостовая (от которой шел приятный запах смолы в жаркие дни) местами была разобрана на топливо <...> Нужно было твердо верить в грядущее возрождение, в победу революции, чтобы не впасть в уныние от одного вида остановленных фабрик, заводов. Искусные токари точили зажигалки, судостроители с грустью бродили у опустевших эллингов, паровозные кладбища под Петроградом, на запасных путях, могли привести в отчаянье даже оптимиста. И потому невозможно позабыть первых вестников победы над разрухой, первых субботников» [Никулин, 1965, с. 150–151]. Но несмотря на то, что «время стояло суровое, голодное», тысячи ослабевших от голода людей внесли огромную лепту в восстановление не только судоходства на Неве и Балтике, поднимая затонувшие суда, расчищая акваторию, заново отстраивая дороги и причалы, но и в борьбу с голодом в Поволжье, обеспечив бесперебойную работу Петроградского торгового морского порта, через который шла гуманитарная помощь – продукты, медикаменты и топливо.

В словах Льва Никулина прослеживается печальная действительность положения как Петрограда в целом, так и Петроградского торгового порта в частности. Среди жуткой картины повседневности начала 1920-х годов первые успехи города в восстановлении морского транспорта подарили надежду на преодоление разрухи после Первой мировой войны и Русской революции 1917 года, а также голода. Чтобы вернуть порт к нормальной экономической жизни, требовались огромные средства и еще большие трудовые усилия. Причём, восстановить порт необходимо было в кратчайшие сроки: молодая Советская республика остро нуждалась в действующем морском порте на Балтике как с военной, так

¹⁶ Никулин Лев Вениаминович (наст. фамилия — Олькеницкий; 1891—1967) — советский писатель, драматург и поэт, журналист, военный корреспондент. В 1919—1921 гг. - начальник политпросветчасти Политуправления Балтийского флота.

и с экономической точки зрения. В условиях острого дефицита техники и трудовых ресурсов это было сделать очень сложно. Но сложно не значит невозможно. Необходимость в восстановлении навигации и международной торговле, прерванной Первой мировой войной, остро ощущали как в Советской России, так и бывшие союзники и противники.

Уже в конце зимы 1918 года жители Петрограда приступили к работам по восстановлению Петроградского торгового порта. Наряду с судоремонтом велись дноуглубительные работы для облегчения судоходства, но самое главное – начались работы по устранению мелей и подводных рифов, вызванных нагромождениями мусора и затопленными судами, которые нужно было поднять со дна. В этом году Петроградский торговый порт открыл навигацию только в очень опасных для судоходства условиях. В порт начинают приходить первые суда с самыми необходимыми и жизненно важными грузами – продовольствием и каменным углем.

В 1919 году Петроградский порт, несмотря на первые успешные меры по возобновлению полноценной навигации, все ещё находится в упадке. В 1920 году принимаются дополнительные меры по расчистке порта и налаживанию его административно-хозяйственной деятельности, направленные прежде всего на восстановление внутреннего судоходства и каботажного плавания, которые приводят к значительному улучшению всей инфраструктуры порта по сравнению с 1919 годом. Усилиями петроградских рабочих и в первую очередь портовиков, Петроградский торговый порт быстро возрождался. К 1921 году были выполнены серьезные работы по ремонту причалов, складов, кранов и другой портовой техники, а также железнодорожных путей. В 1921 году Петроградский торговый порт принимает новый вызов, он готов снабжать продовольствием и ресурсами не только Петроград и соседние регионы, но и протянуть руку помощи голодающему Поволжью. Начало гуманитарной миссии по спасению голодающих привело к серьезным изменениям в работе порта, которые были направлены на увеличение его пропускной способности, чтобы обеспечить регулярные поставки гуманитарной помощи и импортных товаров. Значительное внимание было уделено и удалению мин, которые оставались в Финском заливе со времен Первой мировой войны и представляли опасность для судоходства. Результатом этой работы стало возобновление регулярных рейсов в советские порты иностранных судов и возобновление международных морских перевозок. Петроградский торговый порт стал занимать в этом отношении лидирующие позиции. В это время в Петроградском порту пересекались флаги морских держав Европы и Америки, что свидетельствовало о важной роли порта в международной торговле. Гуманитарная миссия по спасению голодающих, подкреплённая дипломатическими усилиями Советского правительства по развитию мирного сотрудничества и восстановлению торговых связей с зарубежными государствами, содействовала официальному признанию Советской России со стороны капиталистических стран. Однако не только политические условия, но и экономические интересы определяли работу Петроградского торгового порта в эти годы. Возрождение экономической жизни Советской России требовало обеспечения страны ресурсами и техникой, необходимыми для восстановления промышленности и разрушенной транспортной системы. Стоит отметить, что продовольствие, ресурсы и товары в страну стали поступать и через другие порты – Ригу, Ревель, Одессу и Новороссийск. Однако экономические интересы и стратегические цели привели руководство страны в срочном порядке и условиях ограниченных ресурсов к решению развивать транзит грузов именно через Петроград. Это требовало огромных усилий по восстановлению порта и налаживанию соответствующей инфраструктуры. Не политические симпатии и экономические обстоятельства текущего момента, а стратегический экономический и политический расчет и планирование сыграли роль в выборе Петроградского торгового

порта как порта для транзита экспорта. Именно Петроградский порт в последующие годы стал центром экспорта хлеба, леса и других ресурсов.

1923–1924 годы стали переломными в истории Ленинградского торгового порта. Эти два года были отмечены не только восстановлением навигации и ростом грузооборота, но и важными изменениями в структуре импорта и экспорта порта. Бурное развитие морского транспортного сообщения через порт Ленинграда послужило катализатором мировой торговли и дипломатических отношений, олицетворяя собой сотрудничество различных морских держав.

Петроградский торговый морской порт периода 1917–1924 гг., находясь в эпицентре величайших исторических потрясений, не только достойно вынес испытание войной, блокадой, революцией и голодом, но и стал флагманом возрождения экономической жизни Советской России. История Петроградского торгового порта убедительно демонстрирует, как грамотная политика в области управления ключевым транспортным узлом может способствовать преодолению гуманитарных катастроф и решению глобальных проблем.

Литература

- Андрюченко В.Г.* Ледокольный флот России 1860-е – 1918 гг. М.: «Паулсен», 2009. – 536 с.
- Деревенская правда. 1922, №3 (480) (4 января) [URL: <https://vivaldi.nlr.ru/pn700001844>]
- Деревенская правда. 1922, №8 (485) (12 января) [URL: <https://vivaldi.nlr.ru/pn700001848>]
- Красная газета. 1924, №102 (1847) (7 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №107 (1852) (13 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №108 (1853) (14 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №116 (1861) (23 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №119 (1864) (27 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №120 (1865) (28 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №121 (1866) (29 мая) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №128 (1873) (7 июня) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №129 (1874) (8 июня) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №130 (1875) (10 июня) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]

- Красная газета. 1924, №132 (1877) (12 июня) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №173 (1918) (31 июля) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Красная газета. 1924, №254 (1999) (5 ноября) [URL: https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Кригер-Войновский Э.Б.* Записки инженера: Воспоминания, впечатления, мысли о революции // Кригер-Войновский Э.Б.; Спроге В.Э. Записки инженера. – М.: Русский путь, 1999. – 520 с.
- Михаэлис Е.* Принципы анализа соотношения эксплуатационных расходов и доходов на водном транспорте // Торговый флот: Сборник по вопросам морского торгового флота и судостроения. Л.: Совторгфлот, Судотрест и Каспар, 1923–1930. 1925, № 1/2 (18/19). С. 101–111.
- Никулин В.Л.* Время, пространство, движение // Никулин В.Л. Сочинения в 3-х томах. Т.1. М.: Гослитиздат, 1965. С. 23–263.
- Овсянников Н.* Первые годы торгового флота Советской Республики // Морской флот. Ежемесячный экономический и производственно-технический журнал Министерства морского флота СССР. 1966, №10 (октябрь). С. 4–6.
- Отчет о деятельности Петроградского торгового порта и его управления...за 1922. Пг.: Гос. тип., 1923. – 80 с.
- Отчет о деятельности Петроградского торгового порта и его управления...за 1923. Л.: Гос. тип., 1925. – 280 с.
- Петроград или Ревель? // Торговый флот: Сборник по вопросам морского торгового флота и судостроения. Л.: Совторгфлот, Судотрест и Каспар, 1923–1930. 1923, № 1 (авг.) С.82-83.
- Петроградская правда. 1921, № 172 (18 авг.). – 1921.
- Петроградская правда. 1921, № 260 (10 дек.). – 1921.
- Торговый флот: Сборник по вопросам морского торгового флота и судостроения. - Л.: Совторгфлот, Судотрест и Каспар, 1923–1930. 1923, № 1 (авг.).
- Торговый флот: Сборник по вопросам морского торгового флота и судостроения. - Л.: Совторгфлот, Судотрест и Каспар, 1923–1930. 1925, № 1/2 (18/19).

References

- Andrienko V.G. *Ledokol'nyj flot Rossii 1860-e – 1918 gg.* [Icebreaker Fleet of Russia 1860-1918]. Moscow: "Paulsen", 2009. – 536 p.
- Derevenskaya pravda* [The Truth of the Village newspaper]. 1922, No. 3 (480) (4 January) [<https://vivaldi.nlr.ru/pn700001844>]
- Derevenskaya pravda* [The Truth of the Village newspaper]. 1922, No. 8 (485) (12 January) [<https://vivaldi.nlr.ru/pn700001848>]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 102 (1847) (7 May) [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 107 (1852) (13 May) [https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]

- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 108 (1853) (14 May)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 116 (1861) (23 May)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 119 (1864) (27 May)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 120 (1865) (28 May)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 121 (1866) (29 May)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 128 (1873) (7 June)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 129 (1874) (8 June)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 130 (1875) (10 June)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 132 (1877) (12 June)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, No. 173 (1918) (31 July)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Krasnaya gazeta* [Red newspaper]. 1924, №254 (1999) (5 November)
[https://primo.nlr.ru/permalink/f/df0lai/07NLR_LMS010181710]
- Kruger-Vojnovskij E.B. *Zapiski inzhenera: Vospominaniya, vpechatleniya, mysli o revolyucii* [Notes of an engineer: Memories, impressions, thoughts about the revolution] // Kruger-Vojnovskij E.B.; Sproge V.E. *Zapiski inzhenera* [Notes of an engineer]. – Moscow: Russkij put', 1999. – 520 p.
- Mihaelis E. *Principy analiza sootnosheniya ekspluatacionnyh raskhodov i dohodov na vodnom transporte* [Principles of Analysis of the Ratio of Operating Costs and Revenues on Water Transport] // *Torgovyj flot: Sbornik po voprosam morskogo torgovogo flota i sudostroeniya* [Merchant Fleet: Collection on the Sea Merchant Fleet and Shipbuilding]. Leningrad: Sovtorgflot, Sudotrest i Kaspar, 1923–1930. 1925, No. 1/2 (18/19). P. 101–111.
- Nikulin V.L. *Vremya, prostranstvo, dvizhenie* [Time, Space, Motion] // Nikulin V.L. *Sochineniya v 3-h tomah* [Works in 3 volumes]. Vol.1. Moscow: Goslitizdat, 1965. P. 23–263.
- Otchet o deyatelnosti Petrogradskogo torgovogo porta i ego upravleniya...za 1922* [Report on the activities of the Petrograd Commercial Port and its management...for 1922]. Petrograd.: Gos. tip., 1923. – 80 p.
- Otchet o deyatelnosti Petrogradskogo torgovogo porta i ego upravleniya...za 1923* [Report on the activities of the Petrograd Commercial Port and its management...for 1923]. Leningrad.: Gos. tip., 1925. – 280 p.
- Ovsyannikov N. *Pervye gody torgovogo flota Sovetskoj Respubliki* [The first years of the merchant fleet of the Soviet Republic] // *Morskoy flot. Ezhemesyachnyj ekonomicheskij i proizvodstvenno-tekhnicheskij zhurnal Ministerstva morskogo flota SSSR* [Marine Fleet. Monthly economic and industrial-technical journal of the Ministry of Marine Fleet of the USSR]. 1966, No. 10 (October). P. 4–6.
- Petrograd ili Revel'?* [Petrograd or Revel?]. // *Torgovyj flot: Sbornik po voprosam morskogo torgovogo flota i sudostroeniya* [Merchant Fleet: Collection on the issues of merchant

- marine fleet and shipbuilding]. Leningrad: Sovtorgflot, Sudotrest i Kaspar, 1923–1930. 1923, No. 1 (August) P.82-83.
- Petrogradskaya Pravda* [The Truth of Petrograd newspaper]. 1921, No. 172 (18 August). – 1921.
- Petrogradskaya Pravda* [The Truth of Petrograd newspaper]. 1921, No. 260 (10 December). – 1921.
- Torgovyy flot: Sbornik po voprosam morskogo torgovogo flota i sudostroeniya* [Merchant Fleet: Collection on issues of maritime merchant fleet and shipbuilding]. – Leningrad: Sovtorgflot, Sudotrest i Kaspar, 1923–1930. 1923, No. 1 (August).
- Torgovyy flot: Sbornik po voprosam morskogo torgovogo flota i sudostroeniya* [Merchant fleet: Collection on the issues of maritime merchant fleet and shipbuilding]. - Leningrad: Sovtorgflot, Sudotrest i Kaspar, 1923–1930. 1925, No. 1/2 (18/19).



Фото 1. Морской канал Ленинградского торгового порта (1930-е гг.). Источник: Российская национальная библиотека. Фонд эстампов. Шифр хранения: Э ОТ63/Л452. Морской канал Лен. торг. Порта. Фотография, 8,6x13,9 см. [https://primo.nl.ru/primo-explore/fulldisplay?docid=07NLR_LMS010109076&context=L&vid=07NLR_VU1&lang=ru_RU&search_scope=default_scope&adaptor=Local%20Search%20Engine&tab=default_tab&query=lsr24,contains,%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%BF%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3%20%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82&offset=10 Дата обращения: 30.09.2023].