

ДВАДЦАТЬ ШЕСТЫЕ ПЕТРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ

Материалы
Всероссийской научной конференции
с международным участием
20–21 ноября 2024 г.



МОО «ПЕТРОВСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК И ИСКУССТВ»

Отделение исторических наук

ДВАДЦАТЬ ШЕСТЫЕ ПЕТРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ

**ИСТОРИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ,
СОЦИОЛОГИЯ, ФИЛОСОФИЯ, ЭКОНОМИКА,
КУЛЬТУРА, ОБРАЗОВАНИЕ И ПРАВО**

**Материалы
Всероссийской научной конференции
с международным участием
20–21 ноября 2024 г.**

**Санкт-Петербург
Издательство РХГА
2025**

УДК 947

ББК 63.3:66.0:68,8:76,12:305,04:353/354

Научно-редакционный совет:

академик, проф., д. ист. н. *В. Г. Афанасьев*

академик, проф., д. эк. н. *С. Д. Волков*

академик, проф., д. ист. н. *И. И. Рогозин* — председатель

академик, доцент, к. ист. н. *П. И. Талеров*

академик, проф., д. ист. н. *А. В. Лосик*

Д22 Двадцать шестые Петровские чтения: Материалы Всероссийской научной конференции с международным участием 20–21 ноября 2024 г. — СПб.: Издательство РХГА, 2025. — 352 с.

ISBN 978-5-907987-00-5

В сборник научных трудов вошли доклады и сообщения участников конференции, состоявшейся в ноябре 2024 г. в Санкт-Петербурге.

Печатается по решению Отделения исторических наук Петровской академии наук и искусств.

ISBN 978-5-907987-00-5

© ПАНИ, 2025

© АНО ВО «РХГА», 2025

НЕФТЕПРОВОД ДЛЯ ФРОНТА: ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ОХА—СОФИЙСКОЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация: В статье разбирается процесс возведения нефтепровода Оха — Софийское-на-Амуре в годы Великой Отечественной войны. Исследуются ключевые этапы реализации данного проекта, рассматриваются организационные вопросы и особенности привлечения рабочей силы, включая использование принудительного труда. Особое внимание уделено трудностям, которые сопровождали строительство, а также значимости этого нефтепровода для достижения победы в военном противостоянии. Строительство этого объекта было не просто технической задачей, но и настоящим испытанием, символизирующим волю к победе. Масштабный проект, реализованный в труднейших условиях, стал важнейшим вкладом в укрепление обороноспособности страны.

Ключевые слова: строительство нефтепровода во время Великой Отечественной войны, история строительства, инфраструктурные проекты СССР.

Chernyshev K. G.
St. Petersburg

OIL PIPELINE FOR THE FRONT: HISTORY OF CONSTRUCTION OF OKHA—SOFIASKOE DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Abstract: The article examines the construction of the Okha-Sofiiskoye-na-Amure oil pipeline during the Great Patriotic War. The key stages of the project implementation are examined, organizational issues and features of labor force involvement, including the use of forced labor, are considered. Particular attention is paid to the difficulties that accompanied the construction, as well as the importance of this oil pipeline for achieving victory in the military confrontation. The construction of this facility was not just a technical task, but also a real test, symbolizing the will to win. The large-scale project, implemented in the most difficult conditions, became the most important contribution to strengthening the country's defense capability.

Keywords: oil pipeline construction during World War II, history of construction, infrastructure projects of the USSR.

Впервые на Сахалине нефть обнаружили в 1879 г., когда якут Филипп Павлов увидел её, выходящую на поверхность. Приехав в Николаевск-на-Амуре, он передал бутылку с «керосин-водой» купцу Алексею Иванову и получил за это часы [1, с. 30]. С этого момента и до конца японской оккупации северного Сахалина, завершившейся в 1925 г., отечественные компании занимались лишь разведкой нефтяных месторождений, поэтому вопрос о ее транспортировке не ставился.

Только в 1928 г. СССР начал промышленную добычу нефти, однако отсутствие необходимой инфраструктуры вынудило продавать ее японским концессионерам по низким ценам, так как на рынке фактически сложилась ситуация монополии [7, с. 12]. Кроме этого, Япония и СССР видели друг в друге потенциальных противников. Чтобы изменить сложившуюся ситуацию, руководство страны приняло решение обеспечить использование нефти для нужд народного хозяйства. Для достижения этой цели в 1935 г. начал свою работу Хабаровский, а в 1939 г. — Комсомольский-на-Амуре нефтеперерабатывающие заводы [2, с. 55]. Доставка сырья к этим предприятиям осуществлялась речным транспортом, что представляло собой значительную проблему из-за неблагоприятных погодных условий и короткого периода навигации, больших временных и финансовых затрат. Необходимо было принять безотлагательное решение для обеспечения стабильной работы заводов и удовлетворения растущих энергетических потребностей региона. Таким образом, строительство нефтепровода стало стратегически важным шагом для обеспечения доставки нефти и удовлетворения ресурсных потребностей Дальневосточного края, особенно в условиях усиливающейся военно-политической напряжённости.

В апреле 1940 г. постановлением Правительства был утверждён план строительства первой очереди нефтепровода Оха-на-Сахалине — Циммермановка-на-Амуре [4, с. 66]. Впоследствии было принято вести нефтепровод до села Софийское. Институтом «Нефтепроводпроект» были выполнены изыскания трассы протяжённостью 387 км. Проект получил название «Строительство № 15». Летом 1940 г. были начаты работы. Но по целому ряду причин работы были сорваны. И в мае 1941 г. строительство от Наркомнефти было передано в управление НКВД и, в частности, Нижне-Амурского трудового лагеря. Для успешной реализации масштабного проекта требовалось решить две ключевые задачи: обеспечить строительство необходимыми материалами и привлечь достаточное количе-

ство рабочей силы, включая квалифицированных специалистов. Для реализации первой задачи потребовалось найти решение в условиях недостатка отечественных материалов. Это обусловлено тем, что общая протяженность нефтепровода составила 387 км, и для его строительства понадобилось большое количество труб с определёнными техническими характеристиками. При дефиците отечественных материалов и существующих логистических сложностях, было принято решение приобрести трубы и оборудование в Соединённых Штатах Америки. Оттуда было доставлено 26 тыс. т труб, что составило почти всю необходимую трубную продукцию для проекта. Лишь на участке длиной 23,8 км были использованы трубы того же диаметра отечественного производства. Помимо этого, из Америки также было поставлено необходимое оборудование [9, с. 201]. Решением второй задачи по привлечению рабочей силы стало использование труда заключённых Нижне-Амурского лагеря, а также специалистов из Сахалина и Хабаровского края. К началу 1941 г. на первом участке работ трудилось 2 674 человека, из которых более 65 % (1 785) были заключённые [4, с. 72].

С 1941 г. начались поставки по ленд-лизу самолётов из США, на востоке СССР требовалась заправка их топливом. Это была одна из многих причин, почему нужна была нефть в дальневосточном регионе. В связи с этим было принято решение ускорить темпы строительства нефтепровода, сократив сроки с 3 лет до 18 месяцев со сроком сдачи в сентябре 1942 г., так что уже к началу указанного года сдачи строительства численность рабочих выросла до 8,3 тыс. В сложнейших зимних условиях строители прокладывали временные дороги, особую трудность представляли маревые участки. Развозили трубы по всей трассе (более 300 км), сваривали их в плети, рыли траншеи. И все это практически вручную. Условия проживания рабочих были крайне тяжелыми: они размещались в полевых бараках-землянках и палатках без утепления, печей и систем водоотвода, что способствовало распространению инфекционных заболеваний [4, с. 79]. Заключённые, будучи ненадёжной составляющей рабочей силы, могли не выполнять нормы или заниматься вредительством. Согласно записям главного инженера Чхеидзе в 1942 г., японские агенты организовывали диверсии на строительстве нефтепровода, выплачивая по 200 руб. — значительную сумму на тот момент за каждый плохо сваренный стык или преднамеренно повреждённый участок трубы [5, с. 125–126]. Впоследствии это сказалось на первых месяцах эксплуатации трубопровода.

Ключевой задачей было прокладывание нефтепровода через Татарский пролив. В январе 1942 г. рабочие укрепили лёд до 1,65 м и проложили траншею шириной 1,2 м при суровых условиях, задействовав около 300 чел., работающих посменно. Водолазы гидромоторами укладывали трубопровод в подводную траншею, удаляя песчаные наносы и фиксируя трубы якорями [3]. Полученный опыт позволил ускорить прокладку резервной нитки, и участок длиной 9 км был завершён зимой 1941/1942 гг. специалистами из Экспедиции подводных работ особого назначения. Строительство потребовало преодоления 134 природных препятствий, включая реки и болота. В ходе реализации проекта было возведено 447 инженерных сооружений, включая автомобильные дороги, мосты. Несмотря на масштабность и сложность выполненных работ, удалось оптимизировать затраты: фактическая стоимость строительства составила 196,7 млн руб., что оказалось существенно ниже запланированной суммы в 235,7 млн руб. [8, с. 34].

20 сентября 1942 г. штаб управления получил рапорт об окончании строительства нефтепровода Оха — село Софийское и готовности к началу эксплуатации. А уже 1 ноября 1942 г. начальник управления Г. М. Ориентлихерман приказал пустить нефть по новому нефтепроводу [6, с. 147]. В честь этого события на промыслах у ёмкостей прошёл митинг строителей и нефтяников, на котором была подчеркнута важность совместных усилий для завершения работ в беспрецедентные сроки. Завершение строительства обеспечило круглосуточную добычу и эффективную транспортировку нефти. Однако первые пять месяцев 1943 г. эксплуатация трубопровода сталкивалась с трудностями. Перекачка нефти осуществлялась нерегулярно, поскольку необходимо было проводить испытания трубопровода в зимних условиях и ждать завершения строительства дополнительных ёмкостей в Софийском. Ситуацию усложняли частые разрывы трубопровода. К июлю 1943 г. все причины аварий были устранены, что позволило не только выполнить, но и перевыполнить план перекачки нефти. Начиная с этого момента, сахалинская нефть стабильно поступала на заводы в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре, укрепляя энергетический потенциал региона. В период 1942–1945 гг. через нефтепровод Оха — Софийское на материк было транспортировано 1 612,3 тыс. т нефти, что подчёркивает его ключевую роль в обеспечении топливными ресурсами во время войны [10, с. 95].

Василий Ажаев, бывший заключённый восточного трудового лагеря и непосредственный участник строительства, подробно опи-

сал это знаменательное событие в своей книге «Далеко от Москвы», опубликованной в 1948 г. Роман обладает ярко выраженной художественной составляющей: имена реальных действующих лиц были заменены на созвучные, а условия проживания и труда работников, как и взаимоотношения внутри коллектива, были идеализированы. Тем не менее сам подвиг строительства и масштаб проделанной работы описаны довольно точно и правдоподобно. Ажаев в своём произведении не только рассказывает о технических и организационных аспектах грандиозного строительства, но и отражает дух времени, показывая самоотверженность и единство людей, работавших в тяжёлых условиях ради общей победы. Несмотря на художественные допущения и идеализацию, «Далеко от Москвы» предоставляет ценные сведения об усилиях, предпринятых вдали от фронта, и о людях, внёсших свой вклад в общую победу во Второй мировой войне.

Литература

1. Вишневский Н. В. К вопросу об истории организации транспортировки нефти с Сахалина // Краеведческий бюллетень / О-во изуч. Сахалина и Курил. островов и др. — Южно-Сахалинск, 1998. — № 2. — С. 30–37.
2. Глушкова Н. А. Сахалинские нефтяники в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Вестник Сахалинского музея. — Южно-Сахалинск, 2018. — № 1. — С. 48–75.
3. История строительства нефтепровода Сахалин — материк // Сахалинский нефтяник. URL: <https://sakh-neftyanik.ru/news/gorod/245-istorija-stroitelstva-nefteprovoda-sahalin-materik> (дата обращения: 21.09.2024).
4. Кузьмина М. А. Строительство № 15 (продолжение) // Краеведческий бюллетень / О-во изуч. Сахалина и Курил. островов и др. — Южно-Сахалинск, 1998. — № 1. — С. 66–81.
5. Кузьмина М. А. Строительство № 15 (продолжение) // Краеведческий бюллетень / О-во изуч. Сахалина и Курил. островов и др. — Южно-Сахалинск, 1998. — № 2. — С. 106–153.
6. Кузьмина М. А. Строительство № 15 (продолжение) // Краеведческий бюллетень / О-во изуч. Сахалина и Курил. островов и др. — Южно-Сахалинск, 1998. — № 3. — С. 132–149.
7. Панфилов И. Ф. Трудная нефть. — Южно-Сахалинск: Дальневосточное книжное издательство. Сахалинское отделение, 1976. — 64 с.
8. Ткачева Г. А. Принудительный труд в Дальневосточном регионе 1941–1945 гг. // Россия и АТР / Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. — Владивосток, 2003. — № 4. — С. 29–40.

9. Чепурный К. В. К вопросу о работе морского транспорта для обеспечения строительства нефтепровода Оха-на-Сахалине — Софийское-на-Амуре (к 80-летию постройки) // Вестник Сахалинского музея. — Южно-Сахалинск, 2022. — № 2. — С. 195–208.
10. Шалкус Г. А. Основные показатели развития промышленности северного Сахалина в 1925–1945 годах // Краеведческий бюллетень/ О-во изуч. Сахалина и Курил. островов и др. — Южно-Сахалинск, 1996. — № 1. — С. 93–95.

УДК 359.2

Напалков А. В.
Санкт-Петербург

К ВОПРОСУ О КОМПЛЕКТОВАНИИ ОФИЦЕРСКОГО КОРПУСА БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В 1916 ГОДУ

Аннотация: В данной статье предпринимается попытка рассмотреть вопрос комплектования Балтийского флота офицерским составом. Флот в период Первой мировой войны испытывал большие трудности с пополнением командными кадрами. В статье указываются методы и способы его пополнения и перспектива расширения штатов в связи с постройкой новых кораблей. Приводятся цифровые данные, характеризующие масштаб проблемы и возможности её решения.

Ключевые слова: некомплект, офицер, Балтийский флот, командование.

Napalkov A. V.
St. Petersburg

ON THE ISSUE OF RECRUITING THE OFFICER CORPS OF THE BALTIC FLEET IN 1916

Abstract: This article attempts to consider the issue of recruiting officers for the Baltic Fleet. During the First World War, the Navy experienced great difficulties in recruiting command personnel. The article indicates the methods and methods of its replenishment and the prospect of staff expansion in connection with the construction of new ships. The numerical data describing the scale of the problem and the possibilities of its solution are presented.

Keywords: shortage, officer, Baltic Fleet, command.

Ракитянская Анжела Ивановна — кандидат философских наук, доцент, ст. преподаватель кафедры истории и философии ФГБВОУ ВО «Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского» МО РФ, член-корреспондент ПАНИ.

Рогозин Игорь Иванович — доктор исторических наук, профессор, академик ПАНИ, вице-президент ПАНИ.

Седов Юрий Григорьевич — кандидат философских наук, доцент, доцент кафедры управления социальными и экономическими процессами АОУ ВО ЛО «Государственный институт экономики, финансов, права и технологий» (г. Гатчина Ленинградской области).

Сиренко Олег Ростиславович — аспирант кафедры истории России ГАОУ ВО ЛО «Ленинградский государственный университет им. А. С. Пушкина».

Ситкевич Наталья Вячеславовна — кандидат философских наук, доцент, доцент кафедры «Русский язык и гуманитарные дисциплины» Новомосковского института РХТУ им. Д. И. Менделеева.

Смирнова Тамара Михайловна — доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры истории и философии Гуманитарного факультета ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет аэрокосмического приборостроения».

Сокиркин Дмитрий Николаевич — кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и философии ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет».

Соловьёв Георгий Романович — студент Санкт-Петербургского государственного экономического университета.

Талеров Павел Иванович — кандидат исторических наук, доцент, доцент Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, академик ПАНИ.

Тимошенко Светлана Алексеевна — старший преподаватель кафедры предпринимательства и логистики АОУ ВО ЛО «Государственный институт экономики, финансов, права и технологий» (г. Гатчина Ленинградской области).

Толмачёв Владимир Александрович — кандидат исторических наук, доцент кафедры Военно-политической работы в войсках (силах) ФГБВОУ МО РФ «Военно-медицинская академия им. С. М. Кирова», член-корреспондент ПАНИ.

Фруменкова Татьяна Георгиевна — кандидат исторических наук, доцент кафедры русской истории XIX–XXI вв. РГПУ им. А. И. Герцена.

Чернышев Кирилл Геннадьевич — студент бакалавриата института истории Санкт-Петербургского государственного университета.

Щемелева Елена Геннадьевна — кандидат исторических наук, доцент Санкт-Петербургского государственного экономического университета.

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел I

ИСТОРИЯ

<i>Рогозин И. И.</i> Историческая память и информационная безопасность России	5
<i>Талеров П. И.</i> Работа историка: полемичные заметки	10
<i>Архиреева А. А., Гарявин А. Н., Курова Е. А.</i> Петр III — самодур на троне или непонятный государственный деятель?	19
<i>Кудрявцева Р-Е. А.</i> Роль архивных источников в изучении католической общины Беларуси после раздела Разделов Польши . .	31
<i>Павлова О. К.</i> Петербургское купечество: история формирования, организации, благотворительная деятельность	35
<i>Кудрявцев Н. А.</i> Начало пароходства в России.	42
<i>Афанасьев Г. Ю.</i> Геополитический проект Транскаспийского водного пути в Средней Азии и дискуссии о состоянии Аральского моря в российской научной среде второй пол. XIX — первой пол. XX в. . .	48
<i>Дамения И. Х.</i> Русско-абхазские и абхазо-русские литературные связи (XIX — начало XX в.).	58
<i>Горбатенкова М. В.</i> Из истории развития страхования в России в XIX — начале XX века.	66
<i>Логунова М. О.</i> К истории петербургских наводнений	70
<i>Смирнова Т. М.</i> Совещание партработников национальных меньшинств Северо-Западной области (1926 г.) о партстроительстве в деревне.	75
<i>Сокиркин Д. Н.</i> Средиземноморье во внешней политике СССР	83
<i>Толмачёв В. А.</i> Советские медики в Испании (1936–1939 гг.)	89
<i>Чернышев К. Г.</i> Нефтепровод для фронта: история строительства Оха — Софийское в годы Великой Отечественной войны	103
<i>Напалков А. В.</i> К вопросу о комплектовании офицерского корпуса Балтийского флота в 1916 году.	108
<i>Жиленко С. А.</i> Подвиг курсантов-пограничников: бои на подступах к Красногвардейску (Гатчине) (август–сентябрь 1941 г.)	112
<i>Алексеев В. В.</i> Подвиги героев-летчиков на Тосненской земле в годы Великой Отечественной войны	123