

Дальневосточная угольная промышленность в условиях Гражданской войны и интервенции 1918—1922 гг. (на примере Сучанских копей)

Алексей Владимирович Маклюков,

кандидат исторических наук, научный сотрудник
Института истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.

E-mail: alekseymaklyukov@yandex.ru

В статье рассматриваются проблемы развития угольной промышленности Дальнего Востока в условиях Гражданской войны и интервенции 1918—1922 гг. на примере крупнейшего регионального предприятия — Сучанских государственных копей. Предприятие, созданное в 1901 г., обеспечивало топливом всех казённых региональных потребителей, в первую очередь флот и армию. Показано, что только при непосредственном участии государства оказалось возможным быстро освоить Сучанское месторождение, организовать масштабную добычу угля и создать для этого необходимую производственно-транспортную инфраструктуру. Период Гражданской войны и интервенции оказался тяжёлым временем для дальневосточной угольной отрасли. Война привела почти к полной потере хозяйственных связей Дальнего Востока с центральными районами страны и Сибирью, к отсутствию чёткой государственной политики в отношении угольной отрасли. В условиях трансформации экономической жизни региона Сучанские копи лишились государственной поддержки и были поставлены на грань выживания. Война и интервенция принесли предприятию хозяйственное разорение, падение производства, бедственное положение с продовольствием, ухудшение трудовых и жилищно-бытовых условий рабочего коллектива, постоянную задержку в выплате зарплаты. Тем не менее, сучанские шахты в годы Гражданской войны смогли пережить не одну смену правительства, притязания интервентов, полное самообеспечение, при этом сохранить рабочий коллектив и материально-техническую базу. Полученный опыт коммерческой деятельности, организованной управлением копиями в экстремальных военных условиях, оказался востребованным в 1920-е гг.

Ключевые слова: угольная промышленность, Сучанские копи, интервенция, Гражданская война, Дальний Восток.

The Far Eastern Coal Industry in the Context of the Civil War and Intervention in 1918—1922. (on the example of the Suchan state mines).

Aleksey Maklyukov, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: alekseymaklyukov@yandex.ru.

The article deals with the problems of the development of the coal industry in the Far East in the conditions of the Civil War and the intervention of 1918—1922 on the example of the largest regional enterprise - Suchan state mines. The enterprise, established in 1901, supplied all state regional consumers with fuel, primarily the fleet and the army. It was shown that only with the direct participation of the state it was possible to quickly develop the Suchan deposit, organize large-scale coal mining and create the necessary production and transport infrastructure for this. The period of Civil War and intervention turned out to be a difficult time for the Far Eastern coal industry. The war led to an almost complete loss of economic ties between the Far East and the central regions of the country and Siberia, and to the absence of a clear state policy regarding the coal industry. In the context of the transformation of the economic life of the region, the Suchansky mines lost state support and were put on the brink of survival. The war and the intervention brought the enterprise economic ruin, the decline in production,

the plight of food, the deterioration of the working and living conditions of the working team, the constant delay in the payment of wages. Nevertheless, the Suchan mines during the years of the Civil War were able to survive more than one change of government, the claims of the interventionists, complete self-sufficiency, while preserving the workforce and the material and technical base. The experience gained in commercial activities organized by the management of the mines in extreme military conditions proved to be effective and in demand in the 1920s.

Key words: coal industry, Suchan mine, intervention, Civil War, the Russian Far East.

Угольная промышленность Дальнего Востока как самостоятельная отрасль хозяйства сформировалась к началу XX в. Угледобыча стала одной из наиболее динамично развивающихся отраслей дальневосточной экономики в дореволюционный период. К 1917 г. в регионе работало 18 угледобывающих предприятий, среди которых крупнейшими являлись Сучанские копи. Период Гражданской войны и интервенции стал тяжёлым временем для дальневосточной экономики в целом и угольной отрасли в частности. В условиях трансформации экономической жизни региона наибольший удар на себе ощутили предприятия государственного сектора, к которому принадлежали Сучанские копи.

Сучанские государственные копи, созданные в 1901 г. в военно-стратегических целях, обеспечивали топливом главную базу российского морского флота на Тихом океане — Владивосток, а также вооружённые силы и железнодорожный транспорт на Дальнем Востоке. Производственная инфраструктура Сучана включала в себя две основные и восемь вспомогательных шахт, обогатительную фабрику, механические мастерские и углевозную железную дорогу протяжённостью 36 км. Годовая добыча сучанского угля к 1917 г. составляла 290 тыс. т [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 2. Л. 15—34]. Только при непосредственном участии государства оказалось возможным быстро освоить Сучанское месторождение, организовать масштабную добычу угля и создать для этого необходимую производственно-транспортную инфраструктуру. С 1904 по 1917 г. угледобыча на Сучане увеличилась в 11 раз (рис. 1). Сучанские шахты почти наполовину обеспечивали потребности Дальнего Востока в минеральном твёрдом топливе.

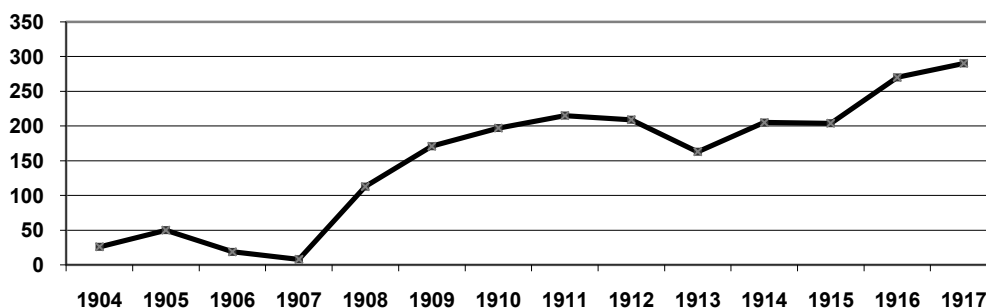


Рис. 1. Динамика угледобычи на Сучанских коях в 1904—1917 гг., тыс. т.

Основными потребителями сучанского угля являлись: Китайская восточная железная дорога, Владивостокский военный порт, военное ведомство, Амурская флотилия, Дальзавод и Владивостокская городская электростанция. На Сучане было организовано уникальное коксовое производство. В годы Первой мировой войны сучанский кокс вывозился за пределы региона в западную часть страны для металлургического производства. Для лучшего использования сучанского угля на судах

военного флота во Владивостоке был специально построен брикетный завод производительностью до 200 тыс. т в год высококачественной бездымной продукции [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 2. Л. 34].

Сучанские копи по организации своей экономической деятельности представляли собой замкнутую хозяйственную систему не связанную с рынком. Финансовое состояние предприятия полностью зависело от государственных ассигнований, а сбыт продукции от обязательства всех региональных казённых потребителей закупать сучанский уголь, по ценам ниже себестоимости и вне зависимости от ситуации на угольном рынке [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 63]. Копи относились к такому сектору промышленности, который к началу XX в. уже изживал себя в России. Однако учитывая специфику социально-экономического развития Дальнего Востока, прежде всего, значительную роль государства в освоении региона, формирование и существование предприятия такого типа было неизбежно и даже необходимо [3, с. 68].

Формировавшаяся почти два десятилетия дальневосточная угольная промышленность по уровню технической оснащённости и механизации производственных процессов отставала от общероссийского уровня. Основные силовые процессы на Сучанских копиях, в частности, подъём угля с шахт, его транспортировку, выполняли паровые машины, но откатка производилась конной тягой. Работа в забоях велась вручную с помощью кайла, обушка и лома. В то же время на шахтах Донбасса в подземной разработке использовались электрические врубовые машины. В Сибири на Черемховских копиях уголь вывозился с шахт с помощью электрического трамвая [12, с. 97].

Необходимый штат для обслуживания сучанских шахт укомплектовывался в первые годы в основном за счёт переселенцев, прибывших по контракту из южных губерний России, главным образом из Донецкого угольного бассейна. Позже на производство стали привлекаться крестьяне из соседних сёл и деревень, а также китайцы, которые, в силу дефицита рабочей силы в регионе, составляли почти 44% работников Сучанских копей. Всего в 1916 г. в угледобывающем производстве было задействовано 2599 рабочих, служащих и квалифицированных специалистов. Непосредственно на шахтах трудились 2094 рабочих (1164 русских и 930 китайских), транспортировку по углевозной железной дороге осуществляли 505 рабочих (318 русских и 187 китайских) [14, с. 70].

Грамотная техническая эксплуатация Сучанских копей позволила добиться высокой эффективности производства. На предприятии были созданы неплохие условия для труда и быта, что способствовало формированию устойчивого рабочего коллектива. Профессиональный уровень сучанских шахтёров был самым высоким среди дальневосточных угледобывающих предприятий. В то же время шахтёры Сучана активно реагировали на изменения, происходившие в стране, накопили богатый опыт оппозиционности, протестных выступлений и организованных действий [4, с. 161, 182, 186].

Развитию Сучанских копей сильно препятствовала сложившаяся транспортная система. Построенная в годы Русско-японской войны для вывозки сучанского угля по упрощённому и ускоренному варианту узкоколейная железная дорога имела низкую пропускную способность. К тому же огромные транспортные расходы составляли тяжёлый налог на добываемый сучанский уголь. Содержание и ремонт канатных участков, лишних станций и депо узкоколейки ежегодно требовали из казны свыше 100 тыс. руб., не считая постоянных расходов на приобретение новых вагонов и содержание многочисленного штата рабочих. В 1914 г. возникли серьёзные проблемы со сбытом угля, который из-за высокой цены отказывались приобретать военное и морское ведомства, не говоря уже про частных предпринимателей. В ситуацию пришлось

вмешаться лично Приамурскому генерал-губернатору Н.Л. Гондатти, который в августе 1916 г. посетил Сучанские копи. В целях снижения себестоимости угля Гондатти предложил правительству приступить к проекту переустройства железнодорожной ветки, но развернувшиеся революционные события не позволили воплотить его в жизнь [11, с. 261—262].

Весной 1917 г., в условиях социально-экономического краха страны, Министерство торговли и промышленности Временного правительства признало сучанские шахты убыточными и отказалось от их финансовой поддержки. Правительство разрешило управлению копиями часть прибыли от продажи угля использовать на собственные нужды и за счёт этого поддерживать деятельность предприятия. Однако основные заказчики сучанского топлива (Китайская восточная железная дорога, Владивостокский военный порт, военное ведомство) оказались в таком же затруднительном финансовом положении и задолжали копиям огромные суммы. Эксплуатация шахт осуществлялась только за счёт небольших и случаемых авансов получаемых от разных учреждений и местных предприятий. Этих средств не хватало даже на оплату труда шахтёрам, перед которыми у предприятия к маю 1917 г. выросла большая задолженность [ГАРФ. Ф. Р-6870. Оп. 1. Д. 121. Л. 1, 5].

Таким образом, сложившаяся в дореволюционный период поддерживаемая государством система, обеспечивавшая бесперебойную работу Сучанских копей, перестала существовать. Изменения в структуре государственного управления и финансирования предприятия остро отразились на его состоянии, положении рабочего коллектива и, как следствие, его настроениях. В стремлении добиться социально-экономической справедливости сучанские шахтёры весной—осенью 1917 г. пошли на решительные меры — создание профсоюза горняков, проведение многочисленных митингов, установление рабочего контроля над производством, изгнание управляющего предприятием и администрации, активную поддержку большевиков, признание советской власти.

Энтузиазма сучанских рабочих и доставшегося в наследие материально-технического потенциала надолго не хватило. Оказавшиеся у руководства предприятием некомпетентные лица вносили дезорганизацию в работу. Шахты в условиях ломки экономического уклада остро ощущали трудности со снабжением, недостаток материалов, денежных средств. Пренебрежение к инженерно-техническим работникам, их травля неуклонно вели к снижению технического уровня руководства производством. К началу 1918 г. новое рабочее управление оказалось не в состоянии пополнить кассу предприятия, в кооперативе иссякли все товары. Темпы добычи угля в начале 1918 г. сократились почти на 30% по сравнению с этим же периодом в 1917 г. [13, с. 73].

Участие в революционном движении 1917 г. принесло сучанским шахтёрам больше социальных позитивных изменений, нежели экономических. В рабочем посёлке было введено обязательное посещение школы детьми шахтёров, создавались кружки по ликвидации безграмотности, вводилось социальное страхование на случай потери трудоспособности по болезни в связи с несчастными случаями. Но в то же время и эти начинания не могли реализоваться в полной мере в силу тяжёлого финансового положения в стране и на предприятии в частности.

Пришедшие летом—осенью 1918 г. на смену Советам их противники в первую очередь приступили к восстановлению прежней администрации на Сучанских копиях. Шахты сохраняли статус казённого предприятия. Министерство торговли и промышленности Временного Сибирского правительства предоставило кредиты на образование оборотного капитала. Вся получаемая прибыль от реализации угля шла не в казну, а на развитие предприятия. В то же время, учитывая сильные симпатии сучанских шахтёров к большевикам, для наведения порядка на Сучан направлялась

военная сила. В конце сентября 1918 г. бывший управляющий копиями горный инженер К.Ф. Егоров, изгнанный рабочими год назад, вернулся с отрядом интервентов, который состоял из 300 японцев, 250 американцев, 50 китайцев и 25 казаков под командованием американского полковника Лоринга и начальника штаба полковника Робинсона [8, с. 197].

Отправка на Сучан иностранных войск была не случайной. Уже в тот момент командование интервентов понимало важность Сучанских копей как стратегического предприятия и не хотело упускать возможность взять его под свой контроль. С этого времени военное присутствие интервентов на коях сохраняется почти до конца Гражданской войны. Активизация белого движения в Сибири и на Дальнем Востоке, военные поставки США, Великобритании и Японии привели к тому, что Приморье становится основным транспортным коридором для снабжения армии А.В. Колчака. С конца 1918 г. возрастает объём железнодорожных и морских перевозок, что приводит к увеличению потребности в топливе. В этих условиях Сучанские копи вновь начинают играть важнейшую роль в хозяйственной жизни региона [3, с. 98].

Для наведения порядка на сучанских шахтах по распоряжению управляющего К.Ф. Егорова в сентябре 1918 г. было уволено 186 большевистски настроенных рабочих, а часть из них выселена за 30 км от предприятия. Практически все революционные завоевания шахтёров 1917 г. были сведены «на нет». Ликвидировались рабочие комитеты, запрещалась деятельность профсоюза, вводилась 12-часовая рабочая смена, снижался уровень заработной платы. Эти меры не могли не вызвать недовольство в рабочем коллективе. В самом рабочем посёлке интервентами запрещались большевистская пропаганда, проведение митингов и собраний. Местному населению предписывалось оказывать всяческое содействие союзникам [13, с. 75].

В области производства интервенты планировали произвести техническое переоснащение шахт. Для этих целей в 1918—1919 гг. на предприятие завезена некоторая импортная электрическая техника. В частности, на шахте № 2 установлен японский генератор завода «Шибуро» на 100 кВт для энергоснабжения обогатительной фабрики, а также электрические вентиляторы системы «Сирокко». Японские агрегаты исправно работали и успешно эксплуатировались на шахтах в течение нескольких последующих десятилетий. Но в целом модернизация шахтного фонда так и не была произведена [РГИА ДВ. Ф. Р-90. Оп. 1. Д. 105. Л. 298, 306; Ф. Р-2456. Оп. 1. Д. 9. Л. 4].

Поднять уровень производства на шахтах Сучана и обеспечить бесперебойную поставку топлива также не удалось. Протестно настроенные шахтёры практически сразу вступили в борьбу против интервентов и отказывались работать в новых условиях. Рабочие создавали на предприятии группы сопротивления и саботажа, с целью срыва добычи угля и порчи механизмов. Им удалось наладить поставку оружия из Владивостока, а в механических мастерских изготовление взрывчатки. В январе—феврале 1919 г. шахтёры вместе с рабочими углевозной железной дороги провели 40-дневную забастовку, в ходе которой добились повышения заработной платы на 37% и восстановления профсоюза [6, с. 325].

Выступления шахтёров и железнодорожников привели к изменению в системе управления Сучанскими копиями. Весной 1919 г. предприятие перешло в ведение межсоюзного железнодорожного комитета, который взял на себя функции технического и административного руководства и стал главным потребителем сучанского угля. Данное решение во многом было продиктовано и той обстановкой, которая сложилась в Сучанской долине — развернувшимся партизанским движением [15, с. 22].

21 мая 1919 г. сучанские шахтёры начали новую забастовку, которая продлилась почти два месяца. Прекратилась погрузка угля и работа шахт, остановилось движение по железной дороге. Рабочие выступали под лозунгами: «Долой интервентов!», «Ни пуда

угля Колчаку!». В конце июня 1919 г. управляющий Приморской областью Козенко телеграфировал в департамент милиции правительства Колчака: «Забастовка на Сучане продолжается. Охрана Сучана союзниками вверена американцам. Американцы удалили с рудника большевистских агитаторов, благодаря чему характер забастовки смягчается, переходя на экономическую почву» [2, с. 204].

По времени забастовка шахтёров совпала с активным выступлением партизан. К июню 1919 г. японское командование усилило численность охраны Сучанской железной дороги до 1800 чел. Главная задача партизанских отрядов состояла в том, чтобы сделать всё возможное для прекращения транспортировки сучанского угля интервентами. Для этого регулярно взрывались мосты и железнодорожные пути. 23—25 июня 1919 г. партизаны под командованием С.Г. Лазо совершили серию успешных нападений на американскую охрану на всём протяжении железной дороги. В результате полотна узкоколейки было разрушено, взорвано 3 подъёмника и 6 мостов [7, с. 120]. Транспортировка сучанского угля прервалась на несколько месяцев. Интервентам был нанесён тяжёлый урон. После восстановления движения по железной дороге и ремонта выведенного из строя шахтного оборудования, добыча угля на Сучане была сведена до минимума [11, с. 261].

Следует отметить, что вышеперечисленные события фактически привели к исчезновению сучанского угля с внутреннего рынка, что привело к дефициту и дороговизне топлива в регионе. Во Владивосток стали завозить японский, сахалинский, суйфунский и маньчжурский бурый уголь худшего качества. Коэффициент полезного действия таких углей при сжигании был ниже сучанского, поэтому его требовалось закупать в гораздо большем объёме. Расходы на топливо постоянно росли. Так, если в апреле 1919 г. Владивостокская городская управа закупала топливо для городской электростанции по цене 171 тыс. руб., то в июне 1919 г. — уже по 241 тыс. руб. Дороговизна угля привела к резкому повышению тарифа на электроэнергию во Владивостоке [РГИА ДВ. Ф. 28. Оп. 1. Д. 908. Л. 8; Ф. 159. Оп. 1. Д. 29. Л. 232].

В конце января 1920 г. власть А.В. Колчака в Сучанской долине пала. Управляющий Сучанскими копиями К.Ф. Егоров вместе с американцами покинул Дальний Восток. В феврале 1920 г. на Сучане состоялось собрание рабочих и служащих, численностью около 2000 чел., на котором было принято решение образовать рабочий комитет для управления копиями. Новым управляющим предприятия шахтёры избрали молодого и талантливого горного инженера В.С. Пака¹, пользовавшегося доверием и уважением в коллективе [16, с. 158].

Крушение власти Колчака в начале 1920 г. и японские военные провокации в Приморье привели к резкому сокращению перевозок по Транссибу. Сучанские копи лишились своего последнего крупного, на тот момент, потребителя. В этих условиях возник вопрос о дальнейшем судьбе предприятия. По решению Приморского правительства с 1 июня 1920 г. копи, как малорентабельное предприятие, окончательно лишались государственного финансирования, получив взамен полную свободу в вопросе реализации угля на внутреннем рынке по коммерческим ценам [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 10].

29 апреля 1920 г. Приморское правительство подписало с Японией соглашение о прекращении боевых действий и запрете нахождения русских войск в пределах,

¹ Пак Витольд Степанович (1888—1965) — горный инженер, доктор технических наук, академик АН УССР. В 1906—1911 гг. учился на горном факультете Томского технологического института. С 1911 г. работает на Сучанских копиях. В 1918—1920 гг. главный инженер, в 1920—1922 гг. управляющий копиями. В 1924—1934 гг. начальник Дальневосточного горного управления, декан горного факультета ДВГИ. С 1934 г. работает в Донецком индустриальном институте.

ограниченных линией, проходящей в 30 км по обе стороны от Уссурийской железной дороги и Сучанской железнодорожной ветки. В результате дорога на Сучан полностью оказалась в руках японцев. В начале мая 1920 г. на Сучанские копи прибыл сформированный японцами вооружённый отряд в количестве 500 чел., который разместился на шахте № 2 вблизи железнодорожной станции Сучан 1 [5, с. 68].

Управляющему В.С. Паку пришлось приложить немало усилий для сохранения Сучанского предприятия и поддержания его работы. Для реализации угля на внутреннем рынке и его частичного вывоза в Маньчжурию по КВЖД, во Владивостоке организуется коммерческое агентство со сбытовой конторой. К декабрю 1920 г. шахты вышли на максимальную производственную мощность. Уголь в основном приобретали Уссурийская железная дорога, Дальзавод, Владивостокская электростанция и торговый порт [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 56-об].

В условиях самостоятельности и самофинансирования управлению Сучанскими копиями удалось не только наладить работу шахт и сбыт угля, но и обеспечить стабильную выплату заработной платы шахтёрам, что позволило сохранить трудовой коллектив (табл. 1).

Таблица 1

Динамика численности рабочих и служащих Сучанских копей, 1915 и 1921 гг.

Структурное подразделение	1915 г.			1921 г.		
	служащие	рабочие	всего	служащие	рабочие	всего
Управление копей	44	-	44	43	-	43
Эксплуатация шахт, фабрики и мастерских	52	1303	1355	140	1753	1893
Эксплуатация углевозной железной дороги	76	482	558	51	639	690
Лесничество	-	-	-	18	51	69
Итого:	172	1785	1957	252	2443	2695

Источник: [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 2. Л. 36].

Численность рабочих и служащих к началу 1921 г. находилась даже чуть выше уровня 1915—1916 гг. (за счёт перевода Сучанского лесничества в штат управления предприятия). Изменения произошли лишь в национальном составе трудящихся. Количество китайских рабочих на шахтах сократилось с 44% до 30%, что объясняется нестабильностью в работе предприятия в предыдущие годы и оттоком китайцев [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 2. Л. 36].

Однако неудачная денежная реформа Приморского правительства, активизация белого движения и общее ухудшение хозяйственного положения в регионе привели к новому экономическому краху. К середине 1921 г. все потребители сучанского угля оказались в долгах перед копиями. Специальное постановление правительства № 39 от 29 марта 1921 г., предоставлявшее право деятельности копиям на коммерческой основе, не улучшило ситуацию. Вследствие инфляции с начала 1921 г. произошло удорожание угля на внутреннем рынке. Вновь начал нарастать долг по выплате заработной платы перед шахтёрским коллективом, общая сумма которого за полгода составила свыше 500 тыс. руб. В августе 1921 г. сучанские шахты остановились. Рабочие объявили

бессрочную забастовку и требовали выплаты заработной платы [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 10, 63, 106].

В октябре 1921 г. правительство Меркуловых рассматривало вопрос о положении дел на Сучанском предприятии и отказалось возобновить его финансирование. Своим постановлением № 895 от 27 октября 1921 г. правительство предоставило управлению копей возможность свободно поставлять уголь на внешний рынок [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 10]. В том же месяце правительство Меркуловых официально сдало в аренду Сучанскую железнодорожную ветку японцам. Японский управляющий арендованными в России железными дорогами доносил в Токио: «Параллельно с арендой дороги мы намерены организовать акционерное предприятие по эксплуатации и вывозу богатств Приморья. В первую очередь мы думаем арендовать Сучанский каменноугольный рудник» [5, с. 69].

Управляющий копиями В.С. Пак в декабре 1921 г. писал начальнику Приамурского горного управления о сложившейся ситуации на сучанском предприятии: «Путём героических усилий и благодаря доверию рабочих и служащих, мне удалось в ноябре восстановить работы на Сучане, оставить вопрос о старых долгах до лучших времён и в целях удешевления угля установить такие нормы заработной платы, какие никогда не принимались в Приморье. В короткий срок предприятие было поставлено на ноги» [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 65].

12 декабря 1921 г. В.С. Пак собирает особое совещание по вопросу о рационализации и интенсификации добычи угля, на котором обращает внимание присутствующих на ненормальное состояние сбыта угля. Он предложил принять следующие меры: 1) дать государственным предприятиям лучшее топливо по доступным ценам; 2) регулировать сбыт угля таким образом, чтобы не препятствовать развитию частной углепромышленности; 3) привлечь в край новых потребителей угля путём выхода на внешний рынок; 4) популяризировать Сучанские копи за границей в целях привлечения иностранного капитала. Совещание приняло решение создать на предприятии коммерческий аппарат, а его директором назначить главного бухгалтера В.К. Вахмистрова. Приамурское горное управление разрешило В.С. Паку заключать разного рода контракты на экспорт угля и на полученные средства приобретать технические материалы и продовольствие [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 3].

В декабре 1921 г. для популяризации Сучанских копей во Владивостоке издаётся на русском и английском языках подготовленная В.С. Паком работа «The Government's coalfields at Soochan». В ней характеризовалась производственно-техническая база предприятия, его текущее состояние и перспективы развития. Текст сопровождался наглядным иллюстративным материалом [17].

22 января 1922 г. состоялось экстренное собрание рабочих и служащих шахт Сучана, на котором обсуждалась тяжёлая ситуация с продовольствием, вызванная прекращением поступления каких-либо продуктов на предприятие. Управление копиями с начала года снизило нормы выдачи муки для шахтёров с 60 до 20 фунтов в месяц, что привело к голоду, истощению и возмущению деятельностью управляющего. На собрании избрали комиссию, в состав которой вошли рабочие И. Янковский, К. Стрельцев, И. Лобода для командировки во Владивосток в коммерческое агентство, проверки всех бухгалтерских документов предприятия и оценки действий его управления и В.С. Пака. После ревизии комиссия пришла к решению: «Все действия В.С. Пака являются правильными» [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 34].

В феврале 1922 г. коммерческому аппарату Сучанских копей удалось открыть в Харбине своё представительство и выйти на международный рынок. Первые контракты были заключены с акционерным обществом «Сунгарийские мельницы», группой маслобойных заводов принадлежащих Джау Сунь-Шаню и Английской

продовольственной компанией. В обмен на уголь на Сучан пошло продовольствие, что спасло от голода трудовой коллектив шахт. К апрелю 1922 г. Харбинское представительство заключило уже 28 зарубежных контрактов [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 137].

В начале 1922 г. Меркуловское правительство посчитало сложившееся положение на Сучанских коях крайне тяжёлым и начало подготовку передачи предприятия в аренду в частные русские или иностранные руки. 1 апреля 1922 г. был составлен проект договора о передаче шахт в концессию торговым домам Линдгольма, Синкевича, наследников Старцева и фирме Л.Л. Артца. Текст договора состоял из 29 пунктов, касающихся всех аспектов производственной деятельности предприятия — объёмы добычи, правила реализации, суммы отчислений в казну, определение нормативно-правовой базы, на основании которой должна была строиться работа копей, условия отношений с трудовым коллективом и многое другое. В пункте № 1 общий срок договора определялся формулировкой «впредь до выработки», а пункт № 13 давал возможность концессионеру отказаться от любого имущества предприятия. 4 апреля 1922 г. В.С. Пак собрал экстренное совещание, которое резко раскритиковало это решение правительства, признав его «...совершенно неприемлемым для государства и трудового коллектива копей». Вместе с рабочими управление Сучанскими коями активно выступило против сдачи предприятия в аренду [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 98, 113].

В условиях кризиса белого движения в Приморье и ухудшения экономической ситуации весной—летом 1922 г. переход Сучанских копей на концессию фактически так и не произошёл. Власти, занятые другими, более актуальными для них проблемами, практически выпустили этот вопрос из вида; предприниматели, поначалу изъявившие желание взять предприятие в аренду, ввиду нестабильности ситуации также не спешили вкладывать деньги в модернизацию производства [3, с. 109].

Вплоть до окончания Гражданской войны и интервенции стабильной и ритмичной работы на Сучанских коях создать не удалось, управлению предприятием приходилось постоянно прибегать к крайним и не популярным мерам. Например, в мае 1922 г. по решению общего собрания коллектива началось сокращение технического штата предприятия, сокращение рабочего времени, прекращение эксплуатации шахты № 1 и т.д. [ГАПК. Ф. Р-495. Оп. 1. Д. 3. Л. 134]. В целом в 1922 г. добыча угля, в сравнении с 1917 г., снизилась более чем в 2 раза (рис. 2).

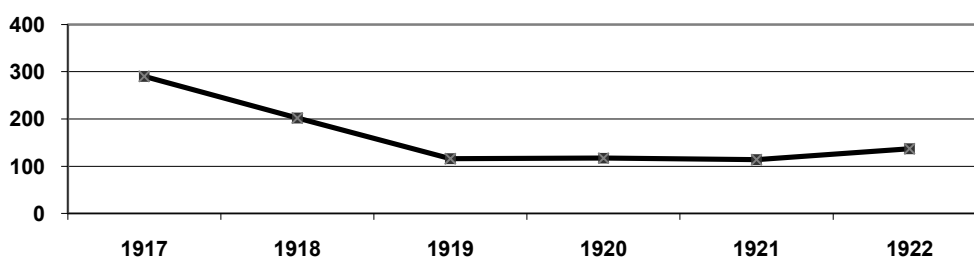


Рис. 2. Динамика угледобычи на Сучанских коях в 1917—1922 гг., тыс. т

В немалой степени нормализации дел на сучанских шахтах мешали японцы, которые только в июле 1922 г. приняли решение покинуть предприятие и железную дорогу. Окончательно интервенты оставили Сучан 26 августа 1922 г. [9, с. 311]. Среди первых мероприятий советской власти на Дальнем Востоке в области промышленности стала национализация Сучанских копей. За сохранение сучанских шахт в трудных

условиях Гражданской войны В.С. Пак получил от Дальревкома РСФСР благодарность [14, с. 77].

Таким образом, Гражданская война и интервенция привели почти к полной потере хозяйственных связей Дальнего Востока с центральными районами страны и Сибирью, отсутствию чёткой государственной политики в отношении угольной отрасли региона. Сложившаяся обстановка не способствовала поддержанию государственного мышления и у местных властей. Изменения в структуре государственного управления и финансировании Сучанских копей поставили их на грань выживания. Война и интервенция принесли предприятию разорение, падение производства, бедственное положение с продовольствием, ухудшение трудовых и жилищно-бытовых условий рабочих, постоянную задержку в выплате заработной платы. В то же время опыт коммерческой деятельности, организованной В.С. Паком в экстремальных военных условиях, оказался востребованным и эффективным в 1920-е гг., когда капиталовложения советского государства в угольную отрасль Сучана ещё оставались минимальными. Владивостокское коммерческое агентство и Харбинское представительство продолжали работать, а экспорт сучанского угля осуществлялся не только в Маньчжурию, но и в Шанхай, и в Сингапур.

В годы Гражданской войны сучанские шахты смогли пережить не одну смену правительств, притязания интервентов, полное самообеспечение и даже выйти на экспорт продукции. В этой связи решение министерства топлива и энергетики РФ по закрытию шахт г. Партизанск в условиях рыночных реформ 1990-х гг. выглядит не иначе как преступным. Нанесённый реформаторами удар по угольной отрасли Партизанска в середине 1990-х — начале 2000-х гг. оказался для неё смертельным, а у её руководства уже не оставалось людей такого масштаба как В.С. Пак [10, с. 200]. Примечательно, что Япония, осознавшая важность Сучанского угольного месторождения в период своей интервенции, сегодня инвестирует в восстановление и строительство новых шахт г. Партизанск. По условиям долгосрочного контракта построенные угледобывающие предприятия будут расплачиваться углём, который пойдёт на экспорт.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Анерт Э.Э. Богатство недр Дальнего Востока. Владивосток, 1928. 939 с.
2. Борьба за власть Советов в Приморье (1917—1922 гг.): сб. документов. Владивосток, 1955. 615 с.
3. Быструшкин А.Ю. Государственная политика и частный капитал в сфере развития угольной промышленности на Дальнем Востоке во второй половине XIX — 20-е гг. XX в. Дис. ... канд. ист. наук. Комсомольск-на-Амуре, 2010. 198 с.
4. Галлямова Л.И. Рабочее движение на Дальнем Востоке России во второй половине XIX — начале XX в. Владивосток: Дальнаука, 2004. 192 с.
5. Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. 351 с.
6. Дальний Восток России в период революций 1917 года и Гражданской войны. Владивосток: Дальнаука, 2003. 632 с. (История Дальнего Востока России. Т. 3. Кн. 1)
7. Колчак и интервенция на Дальнем Востоке: док. и материалы. Владивосток, 1995. 216 с.
8. Крушанов А.И. Борьба за власть Советов на Дальнем Востоке и в Забайкалье (апрель 1918 — март 1920 г.). Владивосток, 1962. 355 с.
9. Куцый Г.С. Становление советской власти в Приморье (1917—1922 гг.). Владивосток, 1977. 180 с.
10. Маклюков А.В. Реструктуризация угольной промышленности на Дальнем Востоке в середине 1980-х — начале 2000-х гг. (на примере угольных предприятий Партизанска) // В

- зеркале Перестройки: к осмыслению российской трансформации: Сб. науч. ст. Владивосток, 2015. С. 198—202.
11. Маклюков А.В. Сучанская узкоколейная железная дорога (1904—1935) // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2016. № 3. С. 258—262.
 12. Маклюков А.В. Электрификация угольной промышленности Дальнего Востока России (1904—1941 гг.) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2017. № 3. С. 95—107.
 13. Самигулин Р.М. Шахтеры Приморья в годы гражданской войны и интервенции // Уголь Приморья. Материалы науч.-практ. конф., посвящ. 125-летию промышленной разработки угля в Приморском крае, 27—28 августа 1993 г. Владивосток, 1993. С. 72—80.
 14. Сучанский рудник: документы и материалы. Владивосток, 2002. 87 с.
 15. Хитрый В.Г. Партизанское движение в годы Гражданской войны на Дальнем Востоке России (1918—1920): современный взгляд. Автореф. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2015. 30 с.
 16. Цыпкин С. Октябрьская революция и гражданская война на Дальнем Востоке. Хроника событий 1917—1922 гг. М., 1933. 305 с.
 17. The Government's coalfields at Soochan. Vladivostok, 1921. 30 с.
 18. ГАПК (Гос. арх. Приморского края).
 19. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).
 20. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока).

REFERENCES

1. Anert Je.Je. *Bogatstvo nedr Dal'nego Vostoka*. [Subsoil wealth of the Far East]. Vladivostok, 1928. 939 p. (In Russ.)
2. *Bor'ba za vlast' Sovetov v Primor'e (1917—1922 gg.): sb. dokumentov* [The struggle for the power of the Soviets in Primorye (1917—1922)]. Vladivostok, 1955. 615 p. (In Russ.)
3. Bystrushkin A.Ju. *Gosudarstvennaja politika i chastnyj kapital v sfere razvitiya ugol'noj promyshlennosti na Dal'nem Vostoke vo vtoroj polovine XIX — 20-e gg. XX v.* [State policy and private capital in the development of the coal industry in the Far East in the second half of the XIX - 20s. XX century]. Cand. hist. sci. diss. Komsomol'sk-na-Amure, 2010. 198 p. (In Russ.)
4. Galljamova L.I. *Raboochee dvizhenie na Dal'nem Vostoke Rossii vo vtoroj polovine XIX—nachale XX v.* [Labor movement in the Far East of Russia in the second half of the XIX — early XX centuries]. Vladivostok: Dal'nauka, 2004. 192 p. (In Russ.)
5. *Dal'nevostochnaja magistral' Rossii*. [Far Eastern Highway of Russia]. Habarovsk, 1997. 351 p. (In Russ.)
6. *Istorija Dal'nego Vostoka Rossii. T. 3. Kn. 1: Dal'nij Vostok Rossii v period revoliucij 1917 goda i Grazhdanskoj vojny*. [History of the Far East of Russia. Vol. 3. Kn. 1: The Far East of Russia in the period of the 1917 revolution and the Civil War]. Vladivostok, 2003. 632 p. (In Russ.)
7. *Kolchak i intervencija na Dal'nem Vostoke: dok. i materialy*. [Kolchak and intervention in the Far East: doc. and materials] Vladivostok, 1995. 216 p. (In Russ.)
8. Krushanov A.I. *Bor'ba za vlast' Sovetov na Dal'nem Vostoke i v Zabajkal'e (aprel' 1918— mart 1920 g.)*. [The power struggle of the Soviets in the Far East and Transbaikalia (April 1918— March 1920)]. Vladivostok, 1962. 355 p. (In Russ.)
9. Kucyj G.S. *Stanovlenie sovetskoj vlasti v Primor'e (1917—1922 gg.)*. [Formation of Soviet power in Primorye (1917—1922)]. Vladivostok, 1977. 180 p. (In Russ.)
10. Makljukov A.V. *Restrukturizacija ugol'noj promyshlennosti na Dal'nem Vostoke v seredine 1980-h — nachale 2000-h gg. (na primere ugol'nyh predpriyatij Partizanska)* [Restructuring of the coal industry in the Far East in the mid-1980s - early 2000s. (on the example of the coal enterprises of Partizansk)] // *V zerkale Perestrojki: k osmysleniju rossijskoj transformacii: Sb. науч. statej*. Vladivostok, 2015. pp. 198—202. (In Russ.)
11. Makljukov A.V. *Suchanskaja uzkokolejnaja zheleznoj doroga (1904—1935)* [Suchan narrow-gauge railway (1904—1935)] // *Social'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke*. 2016. No 3. pp. 258—262. (In Russ.)

12. Makljukov A.V. *Jelektifikacija ugol'noj promyshlennosti Dal'nego Vostoka Rossii (1904—1941 gg.)* [Electrification of the coal industry in the Russian Far East (1904—1941)] // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovanija. 2017. No 3. pp. 95—107. (In Russ.)
13. Samigulin R.M. *Shahtery Primor'ja v gody grazhdanskoj vojny i intervencii* [Miners of Primorye during the civil war and intervention] // Ugol' Primor'ja. Materialy nauchno-prakticheskoy konferencii, posvjashhennoj 125-letiju promyshlennoj razrabotke uglja v Primorskom krae, 27—28 avgusta 1993 g. Vladivostok, 1993. pp. 72—80. (In Russ.)
14. *Suchanskij rudnik: dokumenty i materialy* [Suchan mine: documents and materials]. Vladivostok, 2002. 87 p. (In Russ.)
15. Hitryj V.G. *Partizanskoe dvizhenie v gody Grazhdanskoj vojny na Dal'nem Vostoke Rossii (1918—1920): sovremennyj vzgljad*. [The guerrilla movement during the Civil War in the Far East of Russia (1918—1920): a modern view]. Cand. hist. sci. diss. Vladivostok, 2015. 30 p. (In Russ.)
16. Cypkin S. *Oktjabr'skaja revoljucija i grazhdanskaja vojna na Dal'nem Vostoke. Hronika sobytij 1917—1922 gg.* [The October Revolution and the Civil War in the Far East. Chronicle of the events of 1917—1922.] Moscow, 1933. 305 p. (In Russ.)
17. The Government's coalfields at Soochan. Vladivostok, 1921. 30 p.