

Issues of NEP study (1921–1929) in the modern domestic historiography

The article deals with the basic directions and tendencies of the USSR NEP study in the modern domestic historiography. The authors point out the key problems that are in the focus of research. Based on the analysis of the domestic scientists, the opinion about the lack of attention to socio-psychological characteristics of the Soviet society in the period of NEP is expressed in the article. The authors suggest that special attention should be paid to the mental aspects of the origins, development and the end of NEP.

Key words: *social history, history of Russia, NEP, neptan, historiography, mentality.*

(Статья поступила в редакцию 16.08.2016)

Д.А. ПАНОВ
(Мурманск)

РЫБО-ЗВЕРИНЫЕ ПРОМЫСЛЫ МУРМАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ («ЖЕЛРЫБА») В 1922–1929 ГГ.

Приведены архивные материалы по одной из составляющих процесса колонизации Кольского полуострова в советский период истории Мурмана, комплексный анализ деятельности предприятия «Желрыба», данные, опровергающие мнение о его неудовлетворительной работе, высказанное в советский период. Впервые вводится в научный оборот ряд архивных данных по деятельности предприятия «Желрыба».

Ключевые слова: *желрыба, ЭКОСО, Мурманская железная дорога, скупка, снабжение.*

Одной из важнейших составляющих укрепления колонизации Мурмана в советский период была работа одного из трех «китов» [1, с. 50] этого процесса – «Желрыбы» (Управление рыбо-звериными промыслами Мурманской железной дороги).

Рыбо-звериные промыслы начали функционировать с декабря 1922 г. в виде подсобного предприятия коммерческого отдела правления железной дороги. Управление

рыбо-звериными промыслами (или «Желрыба») учреждено после опубликования положения СТО РСФСР «О колонизации Карело-Мурманского края» от 25 мая 1923 г. [8, л. 34]. Как самостоятельный отдел правления Мурманской дороги «Желрыба» начала существовать с марта 1924 г. С 1 июля 1924 г. «Желрыба» была переведена на полный хозяйственный расчет на основе принципа безубыточности [11, с. 6].

«Желрыба» при построении производственных планов входящих в ее состав предприятий и производств, которым предоставлялась самостоятельность в деятельности при непрерывной экономической целесообразности всякого их начинания, исходила в первую очередь из общих интересов дороги.

Как необходимое звено промышленно-колонизационно-транспортного комбината «Желрыба» должна была проводить на побережье мероприятия колонизационного характера, являясь не только снабженческим аппаратом для «Желлеса» и «Желстроя», но и осуществляя в то же время и обязательства, возложенные на Мурманскую ж/д Постановлением СТО от 25 мая 1923 г., а именно организацию товарно-продовольственных лавок [4, л. 44].

Общее руководство всеми предприятиями «Желрыбы», а также контроль за их деятельностью возлагались на коллегия – правление «Желрыбы», состоящее из председателя правления Мурманской ж/д, его заместителя (управляющий «Желрыбой») [13, с. 4] и двух членов правления (помощники управляющего «Желрыбой»). Последние отвечали за технико-производственную (заместитель управляющего) и коммерческую (коммерческий директор) части [10, с. 228]. Все члены правления «Желрыбы» утверждались правлением ж/д, разделение обязанностей между его членами проводилось правлением дороги и утверждалось его председателем.

При правлении «Желрыбы» имелся исполнительный аппарат в составе нескольких отделов: производственного, коммерческого, финансового и отдела управления делами, каждый из которых действовал на основании особой, утвержденной правлением «Желрыбы», инструкции.

Далее, следуя принципу рациональной децентрализации, «Желрыба» разделялась на окружные и районные отделения, в состав которых входили все местные предприятия

«Желрыбы». Во главе каждого района стоял уполномоченный (начальник), который отвечал за работу всего района и предприятий, входящих в его состав. Каждый из районов отвечал, в частности, за: 1) эксплуатацию оборудования промыслов; 2) прием продуктов промысла, их консервацию и устройство для этих целей консервных, засолочных и других заводов и складов; 3) ведение товарообменных и снабженческих операций и организацию для этого сети факторий и распределительных пунктов; 4) снабжение предприятий материалами, необходимыми для их работы; 5) снабжение продуктами рыбных промыслов «Желрыбы», а также общее товароснабжение всех остальных подразделений железной дороги; 6) реализацию производственных излишков на рынке; 7) реализацию остатков улова «Желрыба», передаваемых из других районов распоряжением правления. Число районов варьировалось от 4 до 5, центры районов находились в Мурманске, Кандалакше, Сороке, Мге [6, с. 11; 9, с. 322].

Деятельность «Желрыбы» можно свести к трем направлениям: производственно-промысловое, направленное на развитие и использование рыбных ресурсов на Мурмане и Белом море и взаимосвязь с колонизационной деятельностью края; снабженческое – обеспечение рабочих лесозаготовок, железнодорожных рабочих и рыбопромышленников; коммерческое – ввоз и продажа различных товаров через сеть торговых точек (ларьки, универмаги, магазины, вагоны-рестораны).

В отношении рыбопромыслового дела стоит отметить, что «Желрыба» главным образом занималась заготовительной деятельностью посредством скупки рыбы, через промысловые конторы и фактории. Промысловую работу «Желрыба» вела на Мурманском побережье, в Кандалакшском и Сорокском районах. На Мурмане и в Кандалакшском районе были постоянные промысловые конторы, в Сорокском районе – только в период массового подхода рыбы.

На Мурмане скупке и промыслу в основном подлежали рыба тресковых пород и рыбий жир, в Кандалакшском районе – семга, сельдь, речная и озерная рыба, тюлений жир, а в Сорокском районе – навага и сельдь. Скупка осуществлялась как за наличные средства, так и в порядке товарообмена. Осуществляя закупочные операции, «Желрыба» неоднократно прибегала к кредитованию рыбаков, за что подвергалась критике со стороны контролирующих организаций и «конкурентов».

В определенном объеме предприятие осуществляло и траловый лов, но он на всем протяжении существования «Желрыбы» выступал в качестве придатка [5, л. 6] к основной (промысловой) деятельности, т. е. скупке. В отношении прибрежного лова «Желрыба» выступала как один из основных скупщиков и как организация, занимающаяся вопросами оснащения факторий соответствующим оборудованием, промысловым строительством, снабжением рыбаков продуктами питания, промысловыми орудиями. Так, за 1925–1927 гг. «Желрыбой» было построено: в Гаврилово – пристань-брюгга, посолочный амбар, салогрейня, пекарня, топливный склад; в Мурманске – рыбный склад на лихтерной пристани, пристань с посолочным амбаром, жилой бревенчатый дом, конюшня; в Восточной Лице – дом из бревен с пекарней, лавкой и конторой, пристань-брюгга с фундаментом для постройки амбара, салогрейня с прессовочным отделением, посолочный амбар, баня; в Захребетном – паровая салогрейня, амбар на пристани-брюгге, амбар, лавка, пекарня, 2 жилых дома и контора, баня, пристань-брюгга; в Золотой – пристань-брюгга с настилом, амбаром и салогрейней; в Титовке – дом из бревен с жилой пристройкой; в Рынде – пристань-брюгга, дом из бревен с пекарней, посолочный амбар, салогрейня, баня [Там же, л. 64]. Помимо этих построек промыслового и сопутствующего характера, «Желрыба» изготовляла сети из норвежского прядена для наживочных неводов, строились наживочные карбасы, ввозился на Мурман различный ассортимент промыслового оборудования и сопутствующих товаров. В планах организации было оборудование на Мурманском побережье маяков, гаваней и убежищ, развитие пароходного сообщения и судостроения.

Важное значение придавало предприятие и организации перевозки охлажденной рыбопродукции. Специально для этих целей в Мурманске, Кандалакше, Кеми, Медвежьей Горе, Петрозаводске, Званке оборудовались пункты льдоснабжения [3, с. 8].

Как организация, занимающаяся рыбопромышленной деятельностью, «Желрыба» имела в своем распоряжении ряд заводов и мастерских: фильтровочную фабрику для рыбьего жира и бондарно-ремонтную мастерскую в Мурманске; бондарно-клепочный завод в Медвежьей Горе; консервные заводы в Ленинграде, Сороке, Кандалакше. Данная инфраструктура обеспечивала предприятию определенную технико-экономическую независи-

мость. В области консервного производства на Севере оно и вовсе было новатором.

Промысловый флот у «Желрыбы» ограничивался арендованными траулером «Кереть» и пароходом для сельдяного лова «Кемь». В собственности у предприятия также находилось несколько судов, используемых для транспортно-связных целей, а для приемки и обработки рыбы суда в основном арендовались у частных владельцев.

Снабженческая деятельность «Желрыбы» началась в октябре 1923 г. Именно к этому времени происходит передача всей снабженческой работы в ее ведение, помимо этого, завершается первый промысловый сезон «Желрыбы», и она получает одну из составляющих продукции для снабжения – рыбу [10, с. 234]. Увеличение объемов работы «Мурманки» как колониционного комбината повлекло за собой и расширение снабженческой деятельности, за которую отвечала «Желрыба». Данное направление в деятельности последней охватывало снабжение рабочих на лесных и горных разработках, строительстве железной дороги, возведении гражданских объектов, предприятий, связанных с лесопереработкой, переселенцев, а также рыбаков, как сезонных, так и постоянных.

Снабженческая работа «Желрыбы» отличалась определенной спецификой. В частности, сезонность определенных видов работ приводила и к сезонности снабжения, при этом у «Желрыбы» зачастую оставались непроданные товары, и если не получалось их реализовать, то предприятие терпело убытки. Помимо этого, снабжение удаленных и труднодоступных пунктов замедляло товарооборот и требовало больших расходов на содержание самих пунктов. Основными товарами снабженческого ассортимента были хлебофуражные товары. Помимо этого, ассортимент составляли жиры, овощи, сухофрукты, рыбные товары и другие продукты питания, одежда, обувь, мануфактура, галантерея, товары домашнего обихода, посуда.

Наибольшую часть снабженческой работы «Желрыбы» составляло снабжение продовольствием рабочих и кормом лошадей «Желлеса». В отдельные годы охват снабжения составлял до 17 тыс. человек и 4500 лошадей [5, л. 18]. Снабжение рабочих происходило через постоянные снабженческие пункты и передвижные вагоны-лавки, причем их работа строилась таким образом, чтобы рабочие отдаленных или труднодоступных мест не отрывались от работы в поисках продовольствия [2, с. 12]. Зачастую снабженческие пункты «Желрыбы» были

единственной возможностью для работников «Желлеса» приобрести продовольствие и хлебофуражные товары. Данное обстоятельство объясняет рекордное количество снабженческих пунктов – 67 и пекарен – 18, которые «Желрыба» содержала в сезоне 1926–1927 гг. [7, с. 158–159].

Снабжение рыбаков по ассортименту мало отличалось от снабжения остальных направлений – продукты питания и товары личного потребления (мануфактура, одежда и т. д.), специфике этого направления составляло только снабжение промысловым оборудованием. Так, в частности, в 1927 г. ценовое выражение всего промыслового оборудования составляло 50% от общей стоимости товаров снабжения [7, с. 154]. Данный процент мог меняться и был во многом связан со спецификой как самого промысла, так и с экономической конъюнктурой. Иногда в деле снабжения рыбаков промысловым оборудованием случались казусы. Так, в 1925 г. цена такого составляющего промыслового оборудования, как стоянка, на Мурманском берегу доходила до 6 руб., и за такую цену представителя «Желрыбы» хотели сбросить в океан [15, л. 7].

Снабжая рыбаков продовольствием и другими товарами, «Желрыба» оставалась в стороне от такого направления их снабжения, как наживка. Данный аспект был упущен предприятием вследствие элементарного отсутствия возможностей и ресурсов организовать данный промысел. Последний требовал специальных судов и соответствующего промыслового оборудования, финансовых вливаний, организации системы лова и доставки наживки.

Объемы снабженческой работы «Желрыбы» стабильно возрастали. Так, в 1925–1926 гг. предприятие ввезло в пределы Карело-Мурманского края 9870 т товаров, в 1926–1927 гг. – уже 12300 т [7, с. 159].

В составе «Желрыбы» имелся коммерческий отдел, на который в целях развития хозяйственно-торговой деятельности и колонизации, обслуживания промыслов, лесозаготовок, достройки дороги и переселенческих нужд, реализации товарно-продуктовых операций возлагалось управление всеми торгово-снабженческими операциями «Желрыбы», а также заготовка, приобретение, продажа и обмен продуктов, товаров, материалов, промыслового судостроения, снаряжения, заключение договоров и соглашений с другими отделами дороги и различными органами для выполнения их поручений по закупке, сбыту, распределению, хранению и транспортировке различных товаров и для различ-

ных закупок у этих органов [10, с. 229]. Данную деятельность организация проводила через сеть торговых точек (ларьки, универмаги, магазины, вагоны-рестораны). Причем универмаги (в Мурманске, Кандалакше, Петрозаводске, Лодейном Поле), помимо торговой функции, выполняли еще и роль снабженческих пунктов [7, с. 159].

Продукция «Желрыбы» сбывалась исключительно на внутреннем рынке. В Ленинграде продукция сбывалась через оптовые склады, по линии железной дороги – через сеть торговых пунктов. Наличие торговых предприятий давало «Желрыбе» возможность получать прибыль, которую предприятие направляло на развитие промыслового хозяйства [4, л. 46 об].

Развитие коммерческих операций вызывало и расширение связей «Желрыбы» с крупными государственными и кооперативными предприятиями, покупка товаров у которых производилась частью за деньги, частью в кредит под векселя. Причем вексельные обязательства «Желрыба» выполняла в полном объеме [7, с. 186].

В марте 1924 г. «Желрыбе» передали в управление парк вагонов-ресторанов [6, с.13]. В августе этого же года в Мурманске открылась гостиница-ресторан «Желрыба», на протяжении ряда лет бывшая единственным предприятием подобного рода в городе.

Стоит отметить, что коммерческая деятельность «Желрыбы» осуществлялась не в ущерб ее промысловой деятельности. Как и промысловые показатели, коммерческие показатели «Желрыбы» стабильно росли. Так, в сезон 1925–1926 гг. оборот по продажам через сеть универмагов составлял 1185553 руб., а в сезон 1926–1927 гг. увеличился до 1213431 руб., причем в каждом из сезонов наблюдалось снижение торговых расходов; прибыль от вагонов-ресторанов в сезон 1925–1926 гг. составляла 69388 р., а в сезоне 1926–1927 гг. уже 107547 р. [7, с. 159].

В 1929 г. правительственная Рабоче-крестьянская инспекция (РКИ) проверяла деятельность Мурманской ж/д. В ходе проверки был выявлен «ряд вопиющих фактов бесхозяйственности и извращения классовой линии в работе комбината» [14, с. 22], тем самым комиссия создала повод для ликвидации деятельности «мурманки» как колонизационно-транспортного комбината. Одним из следствий этой проверки стала ликвидация «Желрыбы» согласно постановлению ЭКОСО РСФСР от 6 июля 1929 г.

В частности, в постановлении указывалось: «...совершенно неудовлетворительно

выполнение основных задач по развитию и эксплуатации рыбных промыслов края и по объединению рыбаков; систематическое невыполнение производственных программ по заготовке и переработке рыбы, нездоровая конкуренция с местными рыбозаготовительными и торговыми организациями, систематический рост себестоимости рыбы и консервов, громадные накладки на товары снабжения рыбаков и лесозаготовительных рабочих, доходящие в 1927–1928 гг. от 32 до 40%, постоянное использование значительной части дефицитных товаров в 1927–1928 гг. не по назначению, отклонение в сторону торговых операций, систематическое допущение задолженности по авансам за последние три года, невыполнение директив правительства о снижении административных и накладных расходов в 1927–1928 гг., крупные убытки от производственной торговой деятельности “Желрыбы”» [12, с. 97–98].

Выдвигая данное «обвинение», ЭКОСО РСФСР, возможно, не учитывал следующее: в задачи или цели «Желрыбы» не входила работа по объединению рыбаков в артели, ни в одном из основополагающих документов [13] нет указаний на обязанность по ведению этой работы. Выше были приведены данные о том объеме работ, которые провела «Желрыба» по устройству своих факторий и оборудованию их соответствующей инфраструктурой как для непосредственно промысла, так и для бытового обслуживания рыбаков, другой вопрос, что, возможно, объем и темп этих работ не устраивали высшие инстанции. В отношении невыполнения производственных программ по заготовке и переработке рыбы» можно констатировать следующее: невыполнение планов «Желрыбой» по архивным данным не прослеживается. «Нездоровая конкуренция» создавалась не «Желрыбой», а соответствующими контрольно-регулирующими организациями (Губторг и т. д.), которые своими решениями «выдавливали» предприятие из его факторий и помещали в другие фактории, в которых все надо было начинать либо сначала, либо можно было начинать работу после больших трудо- и капиталовложений; наценку на снабжение можно объяснить тем, что доставку всех видов товаров приходилось осуществлять на большие расстояния как по суше, так и по морю; нецелевое использование «дефицитных товаров» можно объяснить тем, что РКИ оценивала использование «дефицитных товаров» после завершения основного объема снабженческих операций, когда их количество резко уменьшалось и могло создаться впечатление

их нецелевого использования. «Отклонение в сторону торговых операций» представляется самым зыбким местом в обвинении «Желрыбы», потому что по мере увеличения объемов работ, связанных с колонизацией Карело-Мурманского края, росло и количество занятого в этом процессе контингента, что не могло не привести к увеличению объемов торговых операций, а временами и к их превалированию над рыбопромышленной деятельностью «Желрыбы». «Задолженность по авансам» – по данным ГАМО и ЦГАИПД нет оснований говорить о подобной задолженности. Отсутствие снижения административных и накладных расходов было объективно связано с дороговизной доставки в отдаленные и труднодоступные пункты, а также с подорожанием самих товаров, административные же расходы могли образоваться за счет списания их с других видов расходов (торговых, снабженческих и прочих). «Крупные убытки от производственной торговой деятельности “Желрыбы”» – стоит иметь в виду, что предприятие было поставлено в условия, когда основной объем его деятельности приходился на убыточные операции (учитывая особенности географии деятельности предприятия) – торговля, снабжение.

Делая какие-либо выводы в отношении деятельности «Желрыбы», стоит принимать во внимание, во-первых, разбросанность источниковой базы о деятельности предприятия (разрозненные материалы, касающиеся деятельности «Желрыбы», находятся в ГАМО, НАРК, ЦГАИПД, ЦГА и, по всей видимости, в ряде других центральных и местных архивов); во-вторых, противоречивость архивных данных, к примеру, данные РКИ о деятельности «Желрыбы» в ГАМО показывают предприятие в достаточно критичном свете, в то время как данные РКИ в ЦГАИПД говорят о достаточно положительной работе предприятия; в-третьих, несовпадение данных опубликованных источников (журнал «Карело-Мурманский край», издания, посвященные деятельности Мурманской ж/д) и архивных данных – в частности, в опубликованных источниках приводятся сведения по добыче и товарно-обменным пунктам, а данные архива РКИ в фондах ЦГАИПД говорят о том, что «точных сведений о товарно-обменных пунктах в Управлении Желрыбы не имеется» и «система учета добычи...не ведется» [16, л. 45–45об].

Подводя итог, можно констатировать следующее: успешность работы «Желрыбы» как снабженческой организации должна характе-

ризоваться не прибыльностью или убытком, а объемом выполненного снабжения. Проработанный массив данных говорит о том, что в этом аспекте предприятие свою задачу выполнило. После передачи снабжения лесозаготовок «Желрыбе» последние стали снабжаться при более объемных закупках по более низким ценам, что повысило доходность лесозаготовок. В деле развития прибрежного или кустарного промысла «Желрыба» сыграла значительную роль и как организатор строительства промысловой инфраструктуры на побережье, повлияв через это и на развитие колонизации края, и как снабжающая всем необходимым рыбаков организация. Принимая от рыбаков в неразделанном виде рыбу, «Желрыба» увеличила производительность их труда, ее работа положительным образом сказалась также и на деятельности железной дороги посредством транспортировки по ней своих заготовительных и коммерческо-снабженческих грузов. «Желрыба» явилась пионером в деле организации консервного производства на Севере.

Список литературы

1. Арнольдов А. Три года. К трехлетию деятельности Правления Мурманской ж.д. Л., 1925.
2. А.П. Перспективы работы Желрыбы // Вестник Карело-Мурманского края. 1925. № 5.
3. Владимиров А. Акционерное общество «Желрыбы» // Рыбный Мурман. 1991. 4 окт.
4. Государственный архив Мурманской области (ГАМО). Ф. Р-132. Оп. 1. Д. 22. Отчет по работе Мурманской железной дороги за 1925–1926 гг.
5. ГАМО. Ф. Р-132. Оп. 1. Д. 64. Материалы о работе «Желрыбы» (доклады, планы, приложения к планам). Отчет о работе Губоно.
6. Николаев. Работа Желрыбы в 1923–24 гг. // Вестник Карело-Мурманского края. 1924. № 15.
7. Очерк работы Мурманской железной дороги в 1926–1927 г. Л., 1928.
8. Постановление СТО РСФСР от 25 мая 1923 года «Положение о колонизации Карело-Мурманского края». URL: <http://www.libussr.ru>.
9. Производительные силы Северо-Западной области. Рыбопромышленность на Мурмане. Т.1. Петрозаводск, 1927.
10. Работа Мурманской железной дороги за 1922–1923 год. Обзор деятельности Правления и Управления по отчетным данным. Т.1. Л., 1924.
11. Развитие рыбо-звериных промыслов Мурманской ж.д. // Вестник Карело-Мурманского края. 1924. № 14.
12. Развитие рыбной промышленности Мурманской области. 1920–1985: сб. док. и материалов: в 2 т. Т. 1. 1920–1945. Мурманск, 1986.
13. Сборник Положений и Инструкций Правления Рыбо-Звериных Промыслов Мурманской ж. д. «Желрыба». Л., 1926.

14. Спасский Андрей. Комбинат Мурманской дороги должен быть сохранен // Карело-Мурманский край. 1929. № 4–5.

15. Центральный государственный архив историко-политических документов (ЦГАИПД). Ф. 9. Оп. 1. Д. 1057. Закрытые письма секретаря Мурманского Губкома [Валерианов] РКП(б) об экономическом и политическом состоянии.

16. ЦГАИПД. Ф. 9. Оп. 1. Д. 1168. Материалы обследования хозяйственной деятельности Октябрьской ж/д, управления рыбо-зверинными промыслами Мурманской ж/д за 1923/24 гг., Ревкомиссии ТРО Мурманской ж/д за январь–май 1925 г. Обзор деятельности Ленинградского ипподрома за 1923/24 гг.

* * *

1. Arnol'dov A. Tri goda. K trehletiju dejatel'nosti Pravlenija Murmanskoj zh.d. L., 1925.

2. A.P. Perspektivy raboty Zhelryby // Vestnik Karelo-Murmanskogo kraja. 1925. № 5.

3. Vladimirov A. Akcionernoe obshhestvo «Zhelryby» // Rybnyj Murman. 1991. 4 okt.

4. Gosudarstvennyj arhiv Murmanskoj oblasti (GAMO). F. R-132. Op. 1. D. 22. Otchet po rabote Murmanskoj zheleznoj dorogi za 1925–1926 gg.

5. GAMO. F. R-132. Op. 1. D. 64. Materialy o rabote «Zhelryby» (doklady, plany, prilozhenija k planam). Otchet o rabote Gubono.

6. Nikolaev. Rabota Zhelryby v 1923–24 gg. // Vestnik Karelo-Murmanskogo kraja. 1924. № 15.

7. Oчерк raboty Murmanskoj zheleznoj dorogi v 1926–1927 g. L., 1928.

8. Postanovlenie STO RSFSR ot 25 maja 1923 goda «Polozhenie o kolonizacii Karelo-Murmanskogo kraja». URL: <http://www.libussr.ru>.

9. Proizvoditel'nye sily Severo-Zapadnoj oblasti. Rybopromyshlennost' na Murmane. T.1. Petrozavodsk, 1927.

10. Rabota Murmanskoj zheleznoj dorogi za 1922–1923 god. Obzor dejatel'nosti Pravlenija i Upravlenija po otchetnym dannym. T.1. L., 1924.

11. Razvitie rybo-zverinyh promyslov Murmanskoj zh.d. // Vestnik Karelo-Murmanskogo kraja. 1924. № 14.

12. Razvitie rybnoj promyshlennosti Murmanskoj oblasti. 1920–1985: sb. dok. i materialov: v 2 t. T. 1. 1920–1945. Murmansk, 1986.

13. Sbornik Polozhenij i Instrukcij Pravlenija Rybo-Zverinyh Promyslov Murmanskoj zh. d. «Zhelryba». L., 1926.

14. Spasskij Andrej. Kombinat Murmanskoj dorogi dolzhen byt' sohranen // Karelo-Murmanskij kraj. 1929. № 4–5.

15. Central'nyj gosudarstvennyj arhiv istoriko-politicheskikh dokumentov (CGAIPD). F. 9. Op. 1. D. 1057. Zakrytye pis'ma sekretarja Murmanskoj Gub-

кома [Valerianov] RKP(b) ob jekonomicheskom i politicheskom sostojanii.

16. CGAIPD. F. 9. Op. 1. D. 1168. Materialy obsledovaniya hozjajstvennoj dejatel'nosti Oktjabr'skoj zh/d, upravlenija rybo-zverinymi promyslami Murmanskoj zh/d za 1923/24 gg., Revkomissii TPO Murmanskoj zh/d za janvar'-maj 1925 g. Obzor dejatel'nosti Leningradskogo ippodroma za 1923/24 gg.

Fish and animal trade of the Murmansk railway (“ZHELRYBA”) in the 1922–1929

The article represents the archival materials regarding one of the components of the process of colonization of the Kola Peninsula in the Soviet period of the Murmansk history. The work of the enterprise “Zhelryba” is thoroughly analyzed. The author gives the facts that refute its unsatisfactory work claimed in the Soviet period. The article represents a number of archival facts concerning the work of the enterprise “Zhelryba”.

Key words: zhelryba, the Murmansk railway, buying up, supply.

(Статья поступила в редакцию 28.07.2016)

М.М. АМИРХАНОВА
(Махачкала)

РОЛЬ СПЕЦИАЛИСТОВ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ НАУКИ В РАЗВИТИИ АГРАРНОГО ПРОИЗВОДСТВА ДАГЕСТАНА В 1950-х годах

Характеризуются типичные для советского периода формы подготовки и переподготовки специалистов сельского хозяйства, а также роль их и сельскохозяйственной науки в развитии аграрной отрасли Дагестана в условиях послевоенного укрепления республики.

Ключевые слова: специалисты, подготовка, вузы, техникумы, аграрное производство, сельскохозяйственная наука.

В развитии аграрного производства как страны, так и Дагестана важная роль традиционно отводилась общетеоретической и специальной подготовке специалистов сельского