

## Запрещённые, или особые, зоны Владивостока и края (1930—1950 гг.)

**Юрий Михайлович Зайцев,**

кандидат исторических наук, доцент кафедры тактики, боевой подготовки и морской практики Филиала Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия», Владивосток.  
E-mail: yuriy51zaytsev@yandex.ru

Строительство советского Тихоокеанского флота в предвоенные годы и во время Великой Отечественной войны проходило в условиях нарастающей напряжённости военно-политической обстановки и активной деятельности разведывательных служб Японии и её союзников. Они интересовались составом и дислокацией сил флота, строящимися кораблями, их вооружением и боевыми возможностями, моральным состоянием личного состава и многими другими вопросами, являющимися военной и государственной тайной. Для сохранения в секрете состава и характера действий сил Тихоокеанского флота военно-политическим руководством страны были предприняты меры, которые могли бы воспрепятствовать деятельности разведслужб. Сложная обстановка на Дальнем Востоке сохранилась и после окончания Второй мировой войны: гражданская война в Китае, а затем и война в Корее, в которую были втянуты США и СССР, не позволяли ослабить бдительность. В статье рассмотрены основные мероприятия советского руководства, направленные на создание таких условий, при которых эффективность органов зарубежной разведки свелась бы к минимуму. В первую очередь это было ограничение свободного перемещения в районе Владивостока (главной базы Тихоокеанского флота), в пределах дислокации воинских частей Приморского края, в пограничных районах и др. местах базирования армии и флота, контактов с носителями секретной информации. Во-вторых, ставилась цель исключить получение необходимой информации из печатных изданий (местных и гарнизонных газет, листовок и т.п.). В-третьих, создавались зоны особого режима в пределах Владивостока и края, где, во избежание утечки информации, запрещалось находиться лицам, не имеющим отношения к армии и флоту.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, Владивосток, особые зоны.

### **Restricted, or Special, Areas of Vladivostok and Primorsky Krai (1930—1950).**

**Yuriy Zaytsev**, the Subsidiary of the Center for Naval Education and Research, Naval Academy, Vladivostok, Russia. E-mail: yuriy51zaytsev@yandex.ru

The Soviet Pacific navy was built in the pre-war years and during the Great Patriotic War under the conditions of growing tension of the military political situation and energetic activity of intelligence agencies of Japan and its allies. Their concern was the composition and stationing of the fleet's forces, the ships being built, their

armament and combat capabilities, the personnel's morale and many other matters pertaining to war and state secrets. To keep the Pacific navy fleet's composition and nature of actions private, the state military and political authorities took measures which could prevent the intelligence' activity. Complicated situation in the Far East remained unchanged upon end of World War II: civil war in China and Korean war into which USA and USSR were drawn did not allow the government to decrease its security awareness. The paper reviews the essential measures of the Soviet government intended to create the conditions minimizing the efficiency of the foreign intelligence's actions. First, free travel near Vladivostok (main base of Pacific navy) within the positioning area of Primorsky Krai's military units, in border regions and other base areas of army and navy, and contacts of secret information carriers were restricted. Second, no secret information had to be derived from print media (local and garrison newspapers, leaflets, etc.). Third, special areas were created in Vladivostok and Primorsky Krai where, in order to avoid data leakage, no persons having no regard to army and navy were admitted.

**Key words:** Far East, Vladivostok, special areas.

**М**нение, что Владивостокская крепость как организационная структура обеспечения безопасности Южного Приморья России прекратила существование с окончанием Гражданской войны и установлением советской власти на Дальнем Востоке, верно лишь отчасти. Перестала существовать сама крепость, но история этой особой зоны получила продолжение в 1930-х гг. и продолжалась до 1950-х гг. С воссозданием Морских сил Дальнего Востока в 1932 г. Владивосток был определён в качестве главной базы флота. Необходимость обеспечения скрытности действий флота как одного из важнейших принципов оперативного искусства потребовала создания такого режима, который бы воспрепятствовал деятельности иностранных разведок.

Поводы для беспокойства у органов контрразведки были серьёзные: только в 1935—1936 гг. за шпионаж в пользу Японии Военным трибуналом ОКДВА было осуждено более 150 чел. Причём если в предыдущие годы разведывательной работой занимались преимущественно белоэмигранты, то со второй половины 1935 г. японцы стали активно привлекать местное китайское и корейское население [ГАХК. Ф. П-2. Оп. 2. Д. 1553. Л. 100—107]. Во Владивостоке особую озабоченность контрразведывательных органов Тихоокеанского флота вызывал район «Миллионки», где компактное проживание китайцев, не имевших советского гражданства, и их постоянная миграция не давали отслеживать прибывавших из-за границы японских агентов. В мае 1936 г. органы НКВД совместно с милицией выселили из двух домов по улицам Батарейной и Пекинской всех китайцев, а 27 июня Политбюро ЦК ВКП(б) приняло Постановление «О ликвидации «Миллионки» во Владивостоке» [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 152. Д. 19. Л. 207]. Год спустя в целях полной ликвидации условий для шпионажа со стороны коренного населения было принято решение о выселении

из приграничных районов Дальневосточного края (ДВК) всех лиц корейской и китайской национальностей [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 21. Л. 167].

В июле 1937 г. ЦИК СССР принял Постановление «О въезде и проживании в пограничной полосе». В соответствии с ним ужесточались порядок въезда и регистрации граждан, проживающих в пограничных зонах. В развитие этого документа ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли совместное Постановление «О запретной пограничной зоне и пограничном режиме» [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 22. Л. 121—123], которое касалось исключительно Дальнего Востока и Забайкалья. В целях усиления охраны государственной границы СССР с Японией, Кореей, Маньчжурией и Монгольской Народной Республикой, а также для установления строгого режима на территории СССР, прилегающей к указанной границе, на территориях Дальневосточного края (ДВК), Читинской области и Бурят-Монгольской АССР устанавливалась запретная пограничная зона, в которую включались железная дорога от г. Иркутска до ст. Хабаровск, все районы к югу от этого участка дороги, территория к востоку от рек Усури и Амур, вся территория Камчатской, Нижне-Амурской и Сахалинской областей Дальневосточного края. На указанную запретную пограничную зону было распространено Постановление ЦИК от 17 июля 1937 г. НКВД СССР поручалось представить в ЦК ВКП(б) и СНК СССР план выселения из пограничной зоны «антисоветского и неблагонадёжного элемента», местные власти были обязаны в трёхнедельный срок издать свои постановления, регламентирующие порядок передвижения в запретной пограничной полосе, закрытие дорог в пределах 500 м пограничной полосы, порядок охоты, рыбной ловли, выпаса и перегона скота.

Всех иностранцев, не имевших паспортов, надлежало выселить из этих регионов, а подозреваемых в шпионской, диверсионной и другой антисоветской деятельности арестовать, их дела рассмотреть во внесудебном порядке на тройках, независимо от гражданства. Въезд иностранцев в запретную пограничную полосу ДВК, Читинской области и Бурят-Монгольской АССР был запрещён. Исключение составляли иностранцы, приглашённые советскими и государственными организациями, а также проезжающие через эти территории транзитом, либо состоящие на постоянной или временной службе на иностранных концессиях. Порядок их въезда, проживания и проезда НКВД СССР в трёхнедельный срок должен был внести для утверждения в ЦК ВКП(б) и СНК СССР. Наркомат путей сообщения по согласованию с НКВД СССР должен был установить порядок продажи железнодорожных билетов на все станции, расположенные к востоку от ст. Иркутск. Продажа пассажирам билетов в эти пункты разрешалась только по предъявлении ими установленных документов на право въезда в запретную пограничную зону.

В июне 1938 г. СНК СССР Постановлением № 772-185сс «О въезде, проживании и передвижении иностранцев в запретной пограничной полосе ДВК, Читинской области и Бурят-Монгольской АССР»

окончательно определил порядок нахождения иностранцев в пограничных районах [РГАВМФ. Ф. Р—1088. Оп. 1. Д. 1. Л. 77—81]. Для въезда кроме визы, получаемой с разрешения полпредства или консульства СССР, иностранец должен был иметь специальное разрешение Главного управления Рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. Дипломатические и консульские работники, зарегистрированные в Наркомате иностранных дел (НКВД), должны были получить такое разрешение через НКВД и его органы. Проживание в запретной пограничной зоне иностранцам разрешалось по виду на жительство и только в пунктах, указанных в нём. Вид на жительство при наличии соответствующего разрешения выдавали начальники управлений милиции ДВК. Они же могли разрешать перемещаться внутри запретной пограничной зоны или менять место жительства.

Дипломатические работники иностранных государств (генконсулы, консулы, секретари консульств) и члены их семей, не имевшие свободы выбора места проживания, не нуждались в получении вида на жительство, но должны были проживать по консульским карточкам, выдаваемым местными органами НКВД или председателями исполкомов в местах, где не было таких органов. Штатные сотрудники консульств, командированные из-за границы, должны были проживать по национальным паспортам, зарегистрированным и имеющим отметку местных органов НКВД или исполкомов. Эти же органы разрешали перемещение дипломатов и работников консульств внутри запретной пограничной зоны.

На концессионные предприятия Северного Сахалина японские рабочие въезжали по национальным паспортам и спискам с групповой визой полпредства или консульства СССР в Японии. Проживание рабочих на угольных и рыбных концессиях Дальнего Востока определялось видом на жительство. Вид на жительство и разрешение на проживание в запретной пограничной зоне рабочих концессий и лиц, получивших приглашение на работу от советской стороны, выдавались два раза в год. Во всех остальных случаях действовали общие правила въезда и перемещения. Для выезда из запретной пограничной зоны требовалось получить справку в местных органах милиции, в органах НКВД или у соответствующих председателей исполкомов.

Для транзитных пассажиров специального разрешения на проезд через запретную пограничную зону не требовалось. Разрешением служили транзитные визы, в которых указывался один из контрольно-пропускных пунктов въезда (выезда) в ДВК. Во время передвижения поездом через территорию СССР транзитных пассажиров-иностранцев уполномоченные лица (начальник поезда, агент Интуриста и т.п.) забирали у них национальные паспорта, которые возвращали перед посадкой в поезд (на пароход) заграничного следования. Взамен паспортов выдавали квитанции, которые на это время служили документом, удостоверяющим личность. Правда, от этой процедуры были избавлены работники дипломатического корпуса.

Во Владивостоке пассажиры, проезжавшие через запретную пограничную зону, могли остановиться в ожидании парохода или поезда международного следования только в специальной гостинице. Нарушение правил въезда, передвижения и проживания в запретной пограничной зоне каралось административным штрафом в размере от 300 до 1000 руб., а в отдельных случаях органы милиции имели право высылать нарушителей в административном порядке за пределы СССР.

Важнейшей проблемой обеспечения скрытности действий флота, которую невозможно было решить подобными организационными мерами, оставалась защита информации о базировании Тихоокеанского флота во Владивостоке. Главная военно-морская база ТОФ соседствовала с Владивостокским коммерческим портом. Моряки торгового флота, заходившие в иностранные порты, вольно или невольно могли стать каналом утечки информации о составе и дислокации ТОФ, армейских частей и авиации, расположенных вблизи Владивостока. Кроме того, в самом городе находились пересыльные лагеря ГУЛАГа, а также лагеря, обеспечивавшие отправку грузов морем на Камчатку, в Магадан, в Советскую Гавань и другие пункты тихоокеанского побережья. При остром дефиците рабочих рук во Владивостоке ликвидировать их было просто невозможно. Неоднократные предложения командования ТОФ о переносе торгового порта из Владивостока в другое место хотя и находили понимание, но решить этот вопрос в течение даже нескольких месяцев оказалось невыполнимо. С другой стороны, Владивосток закрыли для иностранных торговых судов, что при ограниченном составе советского торгового флота на Дальнем Востоке не позволяло в полном объёме обеспечить перевозки импортно-экспортных грузов. Передислоцировать же главную базу из Владивостока в другое место также не представлялось возможным, так как здесь располагался крупнейший центр судостроения и ремонта кораблей ТОФ (Дальзавод), были сосредоточены значительные запасы оружия и материальных средств, в том числе мобилизационные, предприятия ремонта вооружения и техники. Здесь заканчивалась Транссибирская магистраль, позволявшая доставлять к месту сборки элементы кораблей, мобилизационные резервы для Тихоокеанского флота и т.п. Поэтому единственным местом, куда можно было бы с меньшими затратами перенести коммерческий порт, связав его с железной дорогой, оставался залив Америка, а точнее, бухта Находка. Более того, по планам строительства оперативных железных дорог для железнодорожной артиллерии ТОФ началась прокладка соответствующей ветки.

В апреле 1939 г. Н.Г. Кузнецов в качестве первого заместителя наркома ВМФ вместе с членом Политбюро ЦК ВКП(б) А.А. Ждановым, курировавшим в Политбюро вопросы Наркомата ВМФ, посетили бухту Находка, где и предполагалось строить новый торговый порт [1, с. 236]. Несмотря на то, что программа пребывания А.А. Жданова на Дальнем Востоке была очень насыщена, по сути, вопрос о переносе коммерческого порта

в Находку оставался первостепенным. Предполагалось, что именно этот порт, первоначально получивший имя Жданова, удалённый от главной базы ТОФ, должен стать тихоокеанскими воротами Советского Союза для зарубежных судов.

В октябре 1939 г. Совет Народных Комиссаров Союза СССР и ЦК ВКП(б) принял Постановление «О переносе Владивостокского торгового порта в бухту Находка» [РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 26. Л. 85—88]. В целях обеспечения нормальных условий базирования Тихоокеанского флота во Владивостоке и прилегающих к нему бухтах, СНК СССР и ЦК ВКП(б) обязали НКВД, Наркомморфлот, Наркомвод и другие гражданские организации освободить и передать Наркомату ВМФ в течение 1939—1942 гг. все занимаемые ими акватории с причальным фронтом и постройками в бухтах Золотой Рог и Диомид. В первую очередь (к 1 февраля 1940 г.) передаче подлежали вся территория полуострова Шкота и причальный фронт от входного створа пролива Босфор Восточный до транзитного причала № 6, причалы и портовые склады Дальстроя с занимаемыми ими территориями. Ещё раньше, уже в 1939 г., ГУЛАГу НКВД предписывалось перевести из Владивостока в б. Находка транзитные лагеря заключённых, которых предполагалось использовать на строительстве в Находке.

До 1 февраля 1942 г. Наркомату ВМФ планировалось передать все территории и сооружения Владивостокского торгового порта на северном побережье б. Золотой Рог и объекты Наркомрыбпрома на южном побережье б. Золотой Рог от Гнилого Угла до м. Голдобина, все жилые, служебные и коммунальные здания Дальстроя, расположенные во Владивостоке. К 1 ноября этого же года Наркомрыбпром обязывался передать НКВМФ промышленные сооружения, предприятия и жилые постройки, расположенные в б. Диомид. В течение 1939—1942 гг. все гражданские организации должны были перенести свои грузовые и производственные операции в б. Находка. В свою очередь наркомат ВМФ обязывался передать в течение 1939—1940 гг. занимаемые им акваторию, территорию, здания и сооружения в б. Находка Наркомморфлоту, Наркомрыбпрому и НКВД в соответствии со схемой распределения территории между этими организациями.

Этим же постановлением на полуострове Муравьёва-Амурского к югу от линии Гнилой Угол — б. Горностай и на полуострове Шкота предписывалось установить особый режим<sup>1</sup>. Выселению из этой зоны в 1940 г. подлежали все граждане, не имевшие отношения к НКВМФ и НКВД.

<sup>1</sup> Зона особого режима — это определённая часть территории (сухопутной, морской, воздушной), на которой в целях обеспечения государственной безопасности и поддержания общественного порядка установлен особый режим въезда (плавания), проживания или передвижения. Он вводился постановлениями органов государственной власти (Советом Труда и Оборона, Советом Народных Комиссаров) по представлению заинтересованных ведомств. См. «Крепостная зона» Морской энциклопедический справочник. В 3 т. Л.: Судостроение, 1986. Т. 1. С. 360; «Запретная зона» Малая Советская энциклопедия. М.: ОГИЗ, 1931. Т. 3. С. 245; «Зона запретная» Большая Советская энциклопедия. Изд. 2-е. М.: 1952. Т. 17. С. 172.



Исполком Владивостокского городского Совета решением № 25 от 16 марта 1940 г. произвёл отчуждение земель Тихоокеанскому флоту под зоны особого режима и конкретизировал мероприятия по выполнению Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) № 1646/399сс. Кроме указанных в постановлении территорий к запрещённой зоне была отнесена юго-западная часть Минного городка со всеми прилегающими высотами, включая дорогу, соединявшую этот район города с районами Первой и Второй Речек [РГАВМФ. Ф. 1090. Оп. 3. Д. 140. Л. 6].

Таким образом, вне особой зоны остались только центральная часть города и его предместья. В запретной зоне надлежало провести полную инвентаризацию ведомственных и частных строений и полную перепись населения. Решением исполкома Владивостокского горсовета от 16 марта 1940 г. граждане, не имевшие отношения к предприятиям и учреждениям наркоматов ВМФ и НКВД, переселялись в другие места в этом же году. Не занятые общественно полезным трудом подлежали выселению из запретной зоны и вообще за пределы города в течение месяца [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 6—9]. Исключение составляли лица, занятые на работах и предприятиях, которые оставались в этих зонах до 1942 г. В связи с перенаселением города в отдельных случаях вместо предоставления жилплощади жителям, подлежащим выселению из особой зоны, выплачивалась денежная компенсация, а горкомхоз обязывался отводить земли под индивидуальное строительство. С 15 марта 1940 г. кому бы то ни было (кроме военного ведомства) запрещались продажа и покупка строений в запретной зоне, а также прописка граждан на временное и постоянное проживание. Прописка семей военнослужащих и служащих, занятых на строительстве ТОФ, равно как и граждан, чьи предприятия оставались в особой зоне до 1942 г., осуществлялась порядком, установленным для въезда и проживания в запретной пограничной зоне [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 10].

К началу войны развёрнутый фронт работ в б. Находка не обеспечил перенос из Владивостока торгового порта и промышленных предприятий Наркомрыбпрома, а начавшаяся война вынужденно откорректировала планы: Владивосток и другие порты Дальнего Востока в силу складывавшихся обстоятельств на западе страны приобретали особое значение в перевозке грузов по ленд-лизу из США. В течение всей Великой Отечественной войны и в период подготовки к войне с Японией Владивосток был главными воротами страны, через которые шёл поток военно-стратегических грузов от союзников. Реализовать в полном объёме Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) в период с 1939 по 1941 гг. не удалось, а переносить торговый порт из Владивостока в ходе войны и при огромной нагрузке на него было просто абсурдно.

С окончанием Второй мировой была ускорена подготовка дальневосточного театра военных действий СССР к войне с Японией. 5 июля 1945 г. Государственный Комитет обороны принимает Постановление № 9319сс

«О развитии военно-морских баз и торговых портов во Владивостоке, бухте Находка и Николаевске-на-Амуре» [РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 1. Д. 424. Л. 5—17]. Базовое и портовое строительство в указанных пунктах было поставлено в ряд особо важных государственных задач. Политическое руководство страны не отказалось от реализации планов переноса торгового порта в бухту Находка. Пункт 16 Постановления № 9319сс обязывал наркома Морского флота П.П. Ширшова по мере ввода причального фронта в б. Находка передавать Наркомвоенморфлоту такое же количество причалов во Владивостокском порту.

В очередной раз вопрос о переносе торгового порта из Владивостока в Находку был поднят в декабре 1947 г., когда Совет Министров СССР принял Постановление № 4039-1386с «О перенесении торгового и рыбного порта из Владивостока в бухту Находка». Совет министров констатировал, что Постановление СНК СССР от 7 октября 1939 г. «О переносе Владивостокского торгового порта в бухту Находка» осуществляется крайне неудовлетворительно [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 46]. Министерства Морского флота и Рыбной промышленности обязывались обеспечить в 1948—1951 гг. строительство порта в б. Находка. Генеральную схему развития торгового и рыбного портов в б. Находка министерство Морского флота должно было представить в Совет Министров к 1 мая 1948 г. Для строительства торгового порта с грузооборотом 1,5 млн т выделялось 360 млн руб. Министерству рыбной промышленности поручалось построить рыбный порт с грузооборотом 700 тыс. т общей стоимостью 240 млн руб. Завершить строительство и вывести предприятия из Владивостока предстояло в 1951 г. Министерство путей сообщений к этому сроку обязывалось обеспечить строительство железнодорожного узла в б. Находка и увеличить пропускную способность железнодорожных линий от портов до основной магистрали Приморской железной дороги [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 47].

В развитие постановления Совета Министров главнокомандующий ВМС издал приказ, определявший график и порядок приёмки объектов и причального фронта во Владивостоке в бухтах Золотой Рог и Диомид. С учётом вывода торгового и рыбного портов должно было начаться и строительство главной базы 5-го флота [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 47—49]<sup>2</sup>.

Строительство в Находке, поставленное на партийный контроль, шло крайне медленно. Об этом свидетельствует справка, представленная секретарём Находкинского райкома ВКП(б) А. Швыдковым в 1950 г. члену ЦК ВКП(б) С.Е. Захарову [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 50—55]. К 1950 г. было сдано только 450 погонных метров причального фронта, и 5-му флоту передали только 30-й причал во Владивостоке. Передача флоту земель

---

<sup>2</sup> В 1947 г. Тихоокеанский флот был разделён на два флота — 5-й с главной базой во Владивостоке и 7-й с главной базой в Советской Гавани.



и причального фронта, не осуществлённая в годы войны, потребовала пересмотра решений, принятых в 1940 г. Постановлением от 9 октября 1950 г. исполком Владивостокского городского совета депутатов трудящихся закрепил за флотом земли, отчуждённые под особые и запретные зоны. Спустя месяц исполком Приморского краевого Совета депутатов трудящихся утвердил решение горсовета и назначил комиссию для определения затрат на переселение жителей и вывод предприятий из запретной зоны, а также сроков представления в Совет Министров обоснованных материалов. В состав комиссии вошли заместитель председателя крайисполкома, представитель Министерства Государственной безопасности Тарасов, представитель от 5-го ВМФ С.М. Клевенский (начальник оперативного отдела штаба флота). На всю работу отводилось не более двух недель [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 60—64].

В январе 1953 г. командующий 5-м флотом вице-адмирал Ю.А. Пантелеев утверждает «Положение о крепостной зоне в г. Владивосток и крепостном режиме» [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 81—181]. В Положении определялись границы особой зоны и расположение контрольно-пропускных пунктов, которыми перекрывались все проезжие дороги. Непроезжие дороги, тропы и долины, ведущие в запретную зону, надлежало преградить рогатинами, рвами, завалами и противотанковыми препятствиями, оборудовать их надписями «Крепостная зона». В военное время в случае невозможности их охранять такие места следовало минировать. Охрана границ зоны возлагалась на комендантскую службу гарнизона совместно с органами МГБ и МВД. Для прохода в запретную зону и передвижения в ней вводилась система пропусков. Командованию флотом, руководству МГБ и МВД, руководящим работниками крайкома и крайисполкома выдавали пропуска со сроком действия один год для проезда в любую точку города и в любое время суток. Для всех остальных — пропуска в определённые районы, а при необходимости — разовые пропуска для лиц, выполняющих краткосрочные работы.

Контрольно-пропускные пункты были оборудованы на Эгершельде у виадука через железную дорогу и под ним, на Мальцевской и Калининской переправах, у железной дороги, ведущей к б. Улисс, у развилки дорог улиц Трудовая и Полярная, на ул. Беговой (ныне Фадеева), у Снеговой пади, на 12 километре (ныне остановка транспорта «Фабрика Заря») и др. [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 101]. Жителям города в особой зоне надлежало постоянно иметь при себе документы, удостоверяющие личность [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 127].

В запретной, или особой, зоне массовые гуляния, рыбная ловля, купание и колхозная торговля разрешались только в определённых приказом начальника гарнизона местах. Категорически запрещалось купание и рыбная ловля в бухтах Золотой Рог, Улисс, на острове Русском и вблизи военных объектов [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 123].

Владельцы квартир в запретных зонах не имели права допускать вход и проживание посторонних лиц, включая родственников, не относящихся к составу их семей, без соблюдения правил въезда и регистрации в этих зонах. Им запрещалось принимать от военнослужащих на хранение военное, санитарное и другое оборудование, предоставлять своё жильё для распития ими спиртных напитков. Кроме того, местным жителям запрещалось подходить близко к военным и охраняемым объектам, вступать в разговоры с лицами, несущими службу на КПП, по охране военных объектов, патрульными и всячески отвлекать их от несения службы. Более того, без разрешения военного коменданта запрещалось производить какие-либо раскопки, собирать ягоды и грибы, пасти скот и обрабатывать огороды, охотиться, ловить рыбу, купаться [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 124, 125]. Требовалось воздерживать детей от проникновения на военные объекты, посещения ими стрельбищ и полигонов, поломки деревьев и кустарников, которые служили средством маскировки. Вообще мероприятиям маскировки уделялось особое внимание. В запретной зоне не разрешалось разводить костры, с наступлением темноты средства затемнения (шторы, ставни и т.п.) во всех учреждениях, предприятиях и жилых домах должны были находиться в готовности к использованию по первому же сигналу. В ночное время запрещалось проведение сварочных работ без оборудования места работы светомаскировочными средствами. Отдельными пунктами Положения определялись требования к обеспечению санитарно-эпидемиологических мероприятий [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 128—130] и противопожарной безопасности [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 132—133]. Местное население обязывалось регулярно посещать баню, не допускать нахождения скота вблизи источников питьевой воды, вести борьбу с грызунами и не допускать бродяжничества собак. Домашних собак надлежало регистрировать в ветеринарной службе и держать на привязи или в намордниках. Собаки, появляющиеся на охраняемых территориях, подлежали уничтожению независимо от того, были они зарегистрированы или нет.

В мае 1954 г. исполком Приморского краевого совета депутатов трудящихся принял решение № 47с «О режиме в запретной пограничной зоне и запретной береговой полосе Приморского края» [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 173—179], которым были определены запретные пограничные зоны во Владивостокском сельском, Пожарском, Калининском, Шкотовском, Кировском, Чкаловском, Гродековском, Хасанском и Будённовском районах края. Порядок въезда и передвижения внутри запретных и пограничных зон мало чем отличался от довоенного. Гражданским лицам для проезда в запретные зоны пропуска оформлялись по ходатайству командования частей по месту жительства органами МВД. Временно пребывающие лица при наличии пропуска были обязаны стать на учёт в милиции или сельском совете в течение 24 часов. Временный въезд жителей

Приморского края в запретную зону г. Владивостока разрешался по паспорту и командировочному предписанию, а военнослужащим Минобороны СССР — по командировочному предписанию, отпускному билету и при наличии удостоверения личности. Продажа билетов на все виды транспорта в запретные и пограничные зоны Приморского края осуществлялась только при наличии пропуска.

Другим решением исполкома Приморского краевого Совета депутатов трудящихся № 64с от 4 июля 1954 г. «О введении режима запретной зоны на территории Владивостока» с 15 августа аналогичный режим запретной зоны устанавливался в главной базе ТОФ [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 182—183]. Краевому управлению милиции надлежало выселить из Владивостока, с островов Русский, Попова и Рейнеке всех незаконно там проживающих. Крайисполком ходатайствовал перед Советом Министров СССР о перенесении из Владивостока всех транзитных пассажирских перевозок в Находку, за исключением перевозки воинских контингентов и лиц, едущих во Владивосток.

Меньше чем через год главнокомандующий ВМС адмирал флота Советского Союза Н.Г. Кузнецов издал приказ № 0081 от 6 марта 1955 г с объявлением Постановления Совета министров СССР от 24 февраля 1955 г. № 366-220сс «О строительстве главной военно-морской базы ТОФ в заливе Стрелок» [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 189—190]. Было признано, что сосредоточение в районе Владивостока основных соединений и береговых объектов главной базы ТОФ не отвечает современным требованиям базирования военно-морских сил. Поэтому Совмин утвердил предложение Минобороны о перенесении главной базы ТОФ в залив Стрелок в 1961 г. Строительство главной ВМБ ТОФ предполагалось развернуть в бухтах Абрек, Тинкан, Разбойник, Конюшкова, Сысоева, Назимова и Широкая. Состав сил, определённый главкомом ВМС для базирования в заливе Стрелок, предполагал до 5 лёгких крейсеров и 13 эсминцев (б. Абрек и Тинкан), 10 сторожевых кораблей (б. Тинкан), до 42 подводных лодок (б. Разбойник, Конюшкова и Сысоева), до 23 морских охотников за подводными лодками и 14 тральщиков (б. Широкая и Назимова), до 36 торпедных катеров в б. Разбойник [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 193]. Существовавшие во Владивостоке базовые сооружения и причалы ТОФ предлагалось использовать для базирования оставшихся кораблей. В бухте Золотой Рог планировалось базирование 6 эсминцев, 24 морских охотников и 22 тральщиков, 12 учебных кораблей, до 26 десантных кораблей и барж, до 30 строившихся и ремонтировавшихся кораблей. В бухте Малый Улисс должны были базироваться 26 подводных лодок, а в Большом Улиссе — до 36 торпедных катеров [ЦВМА. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 1. Л. 194]. Несмотря на планируемый перевод значительного количества сил флота в залив Стрелок, во Владивостоке предполагалось сохранить значительную группировку, что не давало повода для снятия режима запретной зоны.

С некоторыми послаблениями режим особой зоны во Владивостоке просуществовал до 1980-х гг. Однако прибывавшие во Владивосток самолётом жители и гости края подвергались проверке на наличие соответствующего разрешения или прописки. В паспортах горожан и жителей Приморского края ещё долго сохранялись штампы с буквами «ЗП», свидетельствовавшие о том, что их владельцы могут проживать и передвигаться в запретной пограничной зоне Приморского края и Владивостоке. Лишь в 1991 г., сначала декларативно, а затем и фактически, был открыт «закрытый» порт Владивосток. Ещё позже отменили пропуска на о. Русский, выдаваемые комендантом гарнизона главной базы ТОФ.

На фоне сегодняшнего дня по-разному можно оценивать мероприятия по предотвращению деятельности зарубежных спецслужб в главной базе Тихоокеанского флота. Насколько был оправдан особый режим во Владивостоке, можно судить по материалам коллективного труда «Честь и верность. 80 лет военной контрразведке Тихоокеанского флота (1932—2012)», вышедшего в издательстве «Русский остров» в 2012 г. Так или иначе, но это одна из страниц истории нашего города — города Воинской Славы, который получил это высокое звание благодаря тому, что многие годы здесь располагалась главная военно-морская база России на Тихом океане. Следует отметить, что практика установления особых режимов применялась не только в России. Возможно, с другими названиями, но они устанавливались на всех военно-морских базах зарубежных государств, а в некоторых существуют и сегодня. Заход в такие районы коммерческим судам запрещён. Что же касается Владивостока, то коммерческий порт и главная военно-морская база мирно сосуществуют здесь и в настоящее время.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Кузнецов Н.Г. Накануне. М.: Воениздат МО СССР, 1969.
2. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края).
3. РГАВМФ (Рос. гос. арх. Военно-Морского флота).
4. РГАСПИ (Рос. гос. арх. социально-политической истории).
5. ЦВМА (Центральный военно-морской архив).

#### REFERENCES

1. Kuznetsov N.G. *Nakanune* [The Day before]. Moscow, Voenizdat MO USSR Publ., 1969.
2. GAHK (Gosudarstvennyj arhiv Habarovskogo kraja) [State Archives of Khabarovsk Territory].
3. RGAVMF (Rossijskij gosudarstvennyj arhiv Voenno-Morskogo flota) [Russian State Archive of the Navy].
4. RGASPI (Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no-politicheskoj istorii) [Russian State Archive of Socio-Political History].
5. CVMA (Central'nyj voenno-morskij arhiv) [Central naval archive].