

Л.М. Медведева

ТРАНСПОРТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941–1945)



Министерство образования и науки Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса (ВГУЭС)

Л.М. Медведева

**ТРАНСПОРТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
(1941–1945 гг.)**

Монография

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2018

УДК 62+9
ББК 63.3(2.55)
М42

Рецензенты: Н.А. Шабельникова, д-р ист. наук;
Н.В. Шинковская, канд. ист. наук

Медведева, Л.М.

М42 Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) : монография / Л.М. Медведева ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – 2-е изд., испр., доп. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2018. – 164 с.

ISBN 978-5-9736-0486-8

Монография посвящена истории развития различных видов транспорта и путей сообщения на Дальнем Востоке СССР в годы Великой Отечественной войны. На фоне общей картины перестройки и функционирования экономики рассматривается роль железнодорожного, морского, речного, автомобильного и авиационного транспорта в решении задач военного и гражданского назначения. Освещаются проблемы использования дальневосточных коммуникаций для связи с союзными державами.

Предназначена научным работникам, преподавателям, аспирантам, студентам и широкому кругу читателей, интересующихся историей российского Дальнего Востока.

УДК 62+9
ББК 63.3(2.55)

© Л.М. Медведева, 2005

© Л.М. Медведева,
исправления, дополнения, 2018

ISBN 978-5-9736-0486-8

© ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
оформление, 2018

ВВЕДЕНИЕ

События Великой Отечественной войны стали предметом многолетнего и всестороннего изучения исследователей, но, несмотря на это, интерес к ним сохраняется и инициирует появление новых трудов, отражающих современные оценки прошлого. Особый всплеск авторской активности произошел в связи с 70-летием Победы и продемонстрировал наличие неоднозначности позиции ученых относительно оценки значения важнейших эпизодов войны и вклада ее участников в победу над фашизмом. Очевидно, что проблема дальнейшего изучения документальной базы, преодоления антинаучного, упрощенного подхода к анализу фактов и противостояние фальсификациям остается актуальной.

В условиях международного кризиса, когда Россия испытывает на себе политическое, экономическое и идеологическое давление со стороны западных держав, она вынуждена, по справедливому выражению автора статьи «Великая Отечественная – неоконченная война?», утверждать себя в качестве независимого субъекта мирового сообщества¹. И в этом процессе важную роль играет сохранение тех ценностей, которые позволяют укреплять и развивать национальную идентичность.

Авторы В.Э. Багдасарян², В.А. Григорькин³, А.А. Гришин⁴, Ю.В. Пикалов, С.А. Головин⁵ поднимают вопросы объективного отражения истории второй мировой войны. Они отмечают, что ревизия ее итогов используется для решения задач современной геополитической борьбы. Искажение исторических фактов принижает роль СССР в победе над фашистской Германией и милитаристской Японией, негативно влияет на историческую память народа. В.Э. Багдасарян подчеркивает, что для россиян Великая Отечественная война является сакральным образом, и его разрушение приводит к ослаблению гуманитарной мощи страны. Заслуживает внимания мнение В.А. Григорькина, который призывает не принижать подвиг

предков мифами, которые вызывают недоверие к официальной истории войны. Автор выступает за научный, а не популистский подход к исследованиям.

Среди множества вопросов, связанных со второй мировой войной, ученых волнует восприятие героического прошлого молодежью страны. А.А. Ганина, Д.В. Кошкарлова, И.В. Сибиряков⁶ отметили, что знания каждого поколения служат важным элементом для всей конструкции общественного сознания. Историческая память обеспечивает связь поколений, их преемственность, создаёт условия для взаимопонимания и определённых форм сотрудничества людей в различных сферах социальной деятельности. Авторы пришли к выводу о том, что распространение новых технологий массовых коммуникаций привели к ситуации, при которой вымышленные сюжеты и герои в некоторых случаях оказывают больше влияния на формирование образов Великой Отечественной войны, чем реальные факты, которые излагаются в научных монографиях и учебниках. М.В. Вахрушева⁷ обращает внимание на ответственность школьных учителей за решение задачи формирования национального самосознания, чувства гражданственности и патриотизма у новых поколений.

Учитывая потребности общества в научной интерпретации событий, исследователи продолжают изучение истории второй мировой войны, выявляя новые источники и используя новые методы анализа и обобщения материалов. На базе архивных данных Г.А. Быковская⁸ рассмотрела проблему научно-технического обеспечения победы в Великой Отечественной войне. В.А. Золотарев⁹ в контексте международных отношений, сложившихся в период 1919–1939 гг., и тенденций развития Германии и Советского Союза объясняет причины второй мировой войны; освещает процесс роста советской военной мощи, подготовки ключевых битв и кампаний Великой Отечественной войны; анализирует последствия войны для Советского Союза и других стран.

Историография Великой Отечественной войны постоянно обогащается новыми публикациями, и в целом представляет собой совокупность трудов, которые можно разделить по хронологическому и тематическому принципу. Кроме того, ее значительная часть посвящена региональному аспекту развития событий в период войны.

Важное место в ней занимает проблематика, связанная с историей российского Дальнего Востока и в том числе транспорта.

Производственные и коммуникационные возможности российского Дальнего Востока в период Великой Отечественной войны послужили важным фактором укрепления обороноспособности государства и выполнения сложнейших стратегических задач. Благодаря героическим усилиям дальневосточников в военные годы, был использован сырьевой, промышленный и транспортный потенциал богатого, но слабо освоенного края, лежащего в пределах сложной природно-климатической зоны.

Вклад дальневосточников в победу в Великой Отечественной войне нашел заметное отражение в научной литературе. В исследованиях советского периода, несмотря на концептуальные ограничения, связанные с необходимостью обоснования преимуществ социализма, ведущей роли в общественном развитии рабочего класса и коммунистической партии, содержится не потерявшая научного значения информация, основанная на изучении большого объема исторических источников. Авторы особое внимание уделили трудовой и политической активности населения, работавшего в тылу¹⁰. Проблему перестройки народного хозяйства Сибири и Дальнего Востока в связи с войной рассмотрел Г.А. Докучаев¹¹. События, происходившие в восточных районах, исследователь осветил в контексте общих проблем, стоявших перед страной. Он привел интересные данные о развитии промышленности Дальнего Востока, сравнивая их с экономическими показателями других регионов.

Вопросы формирования военно-промышленного комплекса на российском Дальнем Востоке и изменения стратегии стран, занимавших ключевые позиции в сложившейся накануне второй мировой войны расстановке международных сил, изучались в разное время зарубежными авторами. В исследовании Грегори Байнстока¹², впервые опубликованном в 1937 г. и изданном в СССР в 1970 г., сравнивается состояние экономики Атлантического и Тихоокеанского регионов. В поле зрения автора интересы России, Китая, Франции, Великобритании, Японии, США и других стран в Тихоокеанском бассейне. Г. Байнсток уделил немало внимания российскому Дальнему Востоку. Оценивая перспективы стран с точки зрения их готовности к возможной войне, он указал на преимущества

Советского Союза над Японией в производстве угля, черных металлов, стали¹³. Г. Байнсток обратил внимание на роль транспорта в развитии Дальнего Востока России, особо отметив большое значение авиалинии Москва – Владивосток¹⁴.

Профессор Токийского университета Вада Харуки предпринял сравнительный анализ общественных систем Советского Союза и Японии, определив их сходство, различия и взаимодействие¹⁵. Он отметил положительные достижения советской экономики в 30-е годы XX века и развил мысль о том, что индустриализации и укреплению обороноспособности Советского Союза способствовал режим, позволявший сосредоточить усилия на конкретных задачах, отмечая все прочее. Автор справедливо подчеркнул, что в 30-е годы был заложен фундамент победы СССР в грядущей войне, хотя качественная сторона советской модернизации имела существенные недостатки¹⁶.

С началом рассекречивания архивных документов в годы перестройки в отечественной историографии стали появляться работы, в которых более детально анализировалось развитие оборонного промышленного комплекса, деятельность предприятий и организаций по производству вооружения на Дальнем Востоке¹⁷. Их авторы вовлекли в научный оборот новые, ранее не использовавшиеся архивные источники. Военной политике СССР на Дальнем Востоке в 30-е годы посвящена книга В.М. Пескова, в которой содержатся материалы о развитии оборонных предприятий, боеспособности воинских частей, мобилизационной работе в предвоенные годы. Монография В.М. Пескова позволяет наглядно представить ситуацию на Дальнем Востоке в 30-е годы. В то же время она высветила необходимость дальнейшего изучения проблем, связанных с созданием оборонной промышленности и ее использованием в военное время.

Г.А. Ткачева¹⁸, используя материалы центральных и региональных архивов, исследовала комплектование дальневосточных воинских соединений; развертывание войск Дальневосточного фронта, Тихоокеанского флота, Амурской флотилии; строительство укрепленных районов; постановку минно-артиллерийских заграждений на подходах к военно-морским базам. В поле зрения автора попали вопросы мобилизации населения в армию, флот и на строительство

оборонительных сооружений; реорганизации воинских соединений и их подготовки к боевым действиям; формирования боевых резервов и порядок их использования. В контексте военно-стратегических задач в области защиты дальневосточных рубежей от возможной агрессии со стороны Японии автор касается проблемы взаимодействия сухопутных, военно-морских частей, береговой артиллерии и авиации. С использованием значительного количества статистических и фактических данных Г.А. Ткачева показала процесс обустройства территории региона для нужд армии: возведения противотанковых рвов, дзотов, артиллерийских и минометных площадок, командных и наблюдательных пунктов, блиндажей и землянок, подъездных путей и заграждений. Автор обращает внимание на то, что дислокация воинских группировок и мероприятия по укреплению обороны на дальневосточных рубежах выступали фактором сдерживания агрессивных намерений японского милитаризма.

Посвятив свою работу созданию системы базирования Тихоокеанского флота в 1932–1945 гг., Ю.М. Зайцев дал характеристику ее состояния и изменений, произошедших в рассматриваемый период. Опираясь на архивные источники, он представил показатели материально-технического обеспечения флота и береговых баз; размещения, бытового и медицинского обслуживания личного состава; работы средств связи и транспорта; исполнения мероприятий по тактической маскировке объектов. Автор осветил деятельность военно-воздушных сил по уничтожению кораблей и транспортов противника, нарушению морских сообщений, поддержке сухопутных войск и проводимых флотом десантных операций, противовоздушной обороне военно-морских баз и морских конвоев, ведению воздушной разведки. По мнению Ю.М. Зайцева, рассредоточенная система базирования стала одним из факторов, определивших успех дальневосточной кампании СССР на завершающем этапе второй мировой войны, и позволила выполнить не только оборонительные задачи, но и ведение наступательных действий в зоне северной части Японского моря. Автор подчеркнул связь ретроспективного взгляда на опыт второй мировой войны с формированием стратегии и тактики развития вооруженных сил страны в послевоенный пери-

од и его значение для разработки теории и практики современного обеспечения национальной безопасности¹⁹.

В работе А.В. Филипповой²⁰ рассматриваются вопросы формирования военно-промышленного комплекса и разработки стратегических запасов полезных ископаемых на Дальнем Востоке в 1938–1941 гг. Автор сконцентрировал внимание на создании и реконструкции крупных предприятий в регионе, осветил проблемы и следствия реорганизации управления производством.

Малоизученной проблеме военно-гражданских отношений в период Великой отечественной войны посвящена статья К.Ю. Колесниченко²¹. В качестве наиболее значимых аспектов сотрудничества военного контингента и гражданского населения автор выделил взаимодействие в производственно-хозяйственной деятельности; выполнение задач оборонительного строительства силами краевых организаций и гражданского населения; обеспечение деятельности соединений и частей ДВФ и ТОФ силами гражданских организаций; урегулирование возникающих конфликтов. К.Ю. Колесниченко выявил особенности военно-гражданских отношений в Приморском крае. Среди них он назвал большой объем нагрузки на гражданские органы власти и население в сфере обеспечения обороноспособности края, активное участие военных в процессах экономического и социального развития региона начиная с первой половины 30-х гг. XX века, расположение значительного количества военнослужащих на территории края.

К.Ю. Колесниченко также рассмотрел механизмы взаимодействия партийных, советских органов власти и военных учреждений в Приморье²². Автор исходил из того, что они строились с учетом стратегического положения края, и в соответствии с постановлениями высших органов партийной и государственной власти Советы и исполкомы всех уровней решали широкий круг задач по обеспечению обороноспособности стратегически значимых районов, включая строительство оборонительных рубежей, аэродромов, выделение ресурсов для нужд военных, обеспечение воинских частей и штабов электроэнергией и теплом, ремонт дорог и объектов транспортной инфраструктуры местного значения, военную подготовку местного населения. К.Ю. Колесниченко подчеркнул, что ответственность за выполнение принимавшихся решений, равно как и

контроль за их исполнением со стороны территориальных органов власти, предприятий и организаций, учет и распределение ресурсов, а также урегулирование взаимоотношений различных ведомств в Приморье осуществлял Приморский крайком партии.

В дальневосточной историографии заметное место занимает транспортная тематика²³. Существенный интерес авторов вызвали неизвестные в советский период исторические эпизоды 1920–1930-х годов, малоизученные события периода Великой Отечественной войны. Оригинальными публикациями, основанными в значительной степени на вновь открытом архивном материале, пополнилась в последние десятилетия историография строительства транспортных путей на Дальнем Востоке²⁴. В работах О.П. Еланцевой, В.Ф. Зуева, Г.А. Ткачевой представлены интересные сведения о сооружении транспортных линий в восточных районах страны контингентом исправительно-трудовых лагерей. Авторы использовали уникальные материалы о строительстве Байкало-Амурской магистрали, дороги Комсомольск – Советская Гавань и других транспортных объектов.

В ряде работ представлены сюжеты, отражающие историю морского транспорта Дальнего Востока, в том числе и ее военные страницы²⁵. Авторы Б.А. Вайнер, Н.Н. Малахов, П.М. Буковецкий, Г.А. Чистяков, обобщив обширный фактический материал, отразили тенденции формирования материально-технической базы отрасли, освоения водных путей и грузоперевозок, показали региональные особенности работы морского транспорта и его вклад в обеспечение победы в войне.

Для освещения той роли, которую сыграл дальневосточный морской транспорт в годы войны, важное значение имеет вопрос о союзнических отношениях СССР со странами антигитлеровской коалиции и, прежде всего, с Соединенными Штатами. Экономическая сторона проблемы связана с поставками по ленд-лизу, о которых долгое время в литературе имелась информация довольно общего свойства. Не отрицая той поддержки, которая была оказана союзниками СССР, советские исследователи в силу щекотливости темы и закрытости источников избегали ее подробного изучения. Упоминания о ленд-лизе нередко приобретали завуалированный характер.

Устоявшаяся в советский период точка зрения о значении ленд-лиза для победы в войне высказана в 2-томном издании «История внешней политики СССР. 1917–1945», вышедшем в свет в 1986 г. Авторы дали вполне взвешенную оценку событий. Они отметили здравомыслие западных политиков, понимавших, что борьба против фашизма соответствует интересам обеспечения безопасности их стран, и принявших решение об оказании помощи СССР. В книге подчеркивается, что материальная поддержка союзников не сыграла решающей роли в ходе военных действий, и основную тяжесть войны наша страна вынесла на своих плечах²⁶.

В период перестройки ученые и публицисты положили начало дискуссии по проблемам ленд-лиза, нашедшей отражение на страницах российских изданий. Авторы более полно описали ход заключения договоренностей между союзными государствами о поставках продукции и материалов, необходимых для ведения войны; дали характеристику многочисленным цифрам и фактам о количестве и качестве предоставленных Советскому Союзу грузов, подчеркнув, что помощь союзников не была бескорыстным жестом²⁷.

Изначально исследовательский интерес коснулся в большей степени походов западных конвоев. В то же время тихоокеанский канал движения грузов по ленд-лизу оставался в тени, и бытовало мнение о том, что основным путем их поставок были северные порты на западе СССР. В работе В.П. Пузырева, В.Д. Скугарева, А.В. Басова и других авторов книги «Под флагом России: История зарождения и развития морского флота» приведены статистические данные, свидетельствующие о ведущей роли дальневосточного пути в морских перевозках импорта²⁸. А.Х. Паперно привлекла интересные документы, воспоминания участников морских переходов из США в СССР, данные зарубежной печати, чтобы показать историю транспортировки грузов через Тихоокеанский бассейн²⁹. Однако в изучении этого вопроса присутствует еще много скрытых моментов.

В.М. Прохоров и В.А. Чирухин³⁰, рассмотрев вопросы логистики при поставках по ленд-лизу, указали на то, что арктические конвои были самыми быстрыми, но и самыми опасными. Проведя анализ переработки грузов портами СССР при поставках по ленд-лизу, они пришли к выводу, что их основной объем пришелся на Влади-

восток и Петропавловск-Камчатский. Тихоокеанскому маршруту, как отметили авторы, придавалось особое значение, в связи с этим укреплялся дальневосточный флот. Исследователи подтвердили правильность принципов проведения масштабной логистической операции по массовому перемещению населения и материальных ресурсов на Восток нашей страны для организации транспортного обеспечения тылового снабжения и эвакуационного дела.

Обсуждению подвергся вопрос о размерах поставок. Л.Б. Кашцев и В.А. Реминский, в частности, полагают, что по некоторым позициям они несколько занижены³¹. С этой точкой зрения согласуются и высказывания В. Гакова. Он, в частности, заметил, что в советской армии в основном эксплуатировались американские автомобили. По его мнению, доля грузовиков, поступивших с Запада, в воинских частях в годы войны доходила до 70%³².

Значительный интерес с точки зрения оценки роли ленд-лиза представляют трактовки событий, предложенные Н.И. Рыжковым³³. Исследователь справедливо полагает, что рассуждения о поступлении ресурсов в Советский Союз в ходе Великой Отечественной войны без учета специфики трагического 1941-го, тяжелейшего 1942-го, переломного 1943-го и наступательных 1944–1945 гг. не могут дать адекватной картины. В критические и самые сложные периоды войны для СССР поставки по ленд-лизу не приобрели существенных масштабов. По мнению автора, до Сталинградской битвы США и Англия проводили пассивно-выжидательную политику, зависящую от исхода сражений на советско-германском фронте. Автор считает показательным известное заявление сенатора Г. Трумэна будущего 33-го президента США, сделанное 24 июня 1941 г.: «Если мы увидим, что Германия побеждает, мы должны помогать России, а если верх будет одерживать Россия, мы должны помогать Германии, и пусть они, таким образом, убивают друг друга как можно больше...»³⁴. Н.И. Рыжков замечает, что увеличение потока ленд-лиза в 1943–1944 гг. правомерно можно считать своего рода платой стран коалиции за отсрочку их масштабного участия в боях, которая позволила спасти жизни миллионов американцев. Автор утверждает, что определяющей роли помощь союзников в Победе не сыграла.

Имея ясное представление об идейно-политическом значении интерпретации связанных с историей ленд-лиза материалов, исследователи, между тем, стремятся придерживаться научных принципов их изучения для получения достоверных знаний и аргументированных выводов. В целом российские авторы сходятся во мнении, что Советский Союз сумел героическими усилиями народа нарастить собственную промышленную и военную мощь, и ленд-лиз не играл первостепенной роли в вооружении советской армии и флота. При этом не умаляется важность союзнических отношений со странами антигитлеровской коалиции и оказанной ими помощи.

Следует заметить, что зарубежные авторы также расходятся во мнениях относительно расчетов той доли поставок по ленд-лизу, которая была получена Советским Союзом. Так, французский историк Н. Верт, опираясь на данные американских ученых, в свое время указал, что российские авторы недооценили в своих трудах союзническую помощь³⁵. В англоязычной литературе присутствует и более радикальное мнение, что без помощи США и Англии Советский Союз не мог выиграть войну. Однако добросовестные исследователи более реалистично оценивают влияние ленд-лиза на ход событий. Кроме того, зарубежные авторы нередко подчеркивают, что программа ленд-лиза стимулировала развитие производства в США и позволила повысить жизненный уровень населения³⁶.

Железнодорожному транспорту Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны посвящена монография И.П. Тесельской, Ю.Н. Ципкина и У.В. Ежеля³⁷. Авторы исследовали вопросы перестройки работы дальневосточных железных дорог на военный лад в июне – декабре 1941 г., сооружения и реконструкции путей сообщения, обеспечения транспортными средствами и кадрами. Учитывая специфику потребностей военного времени, они уделили внимание мобилизации внутренних ресурсов предприятий; средствам экономии материалов, топлива, финансов; развитию движения рационализаторов и изобретателей; налаживанию производства механизмов и инструментов собственными силами из местного сырья; совмещению и упрощению технологических операций. В монографии представлены статистические данные об объемах перевозок грузов, включая поступившие по ленд-лизу, а также пассажиров. Беспрецедентной и крупномасштабной исследователи назвали пе-

реброску воинского контингента, техники и боеприпасов с запада на дальневосточный театр военных действий по Транссибирской магистрали. Они отметили существенный вклад железнодорожников в обеспечение потребностей войск Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота.

Историю становления и развития гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока в 1923–1945 гг. исследовал Е.В. Алтунин³⁸. Он продемонстрировал глубокое понимание проблем авиаторов, специфики их работы в экстремальных условиях сурового климата и технического несовершенства воздушного флота. Основываясь на ценных архивных источниках, автор восстановил события строительства воздушной трассы Красноярск – Уэлькаль и транспортировки самолетов из США в СССР в годы войны, которые не получали должного освещения в отечественной историографии. При характеристике общей ситуации на Дальнем Востоке Е.В. Алтунин не акцентировал внимание на неравномерности освоения региона и несколько гиперболизировал его экономический подъем, в том числе и некоторые итоги развития дальневосточной авиации, но это, в конечном счете, не снижает ценности его научных изысканий в области истории воздушного флота.

К наименее изученной части транспортной тематики относится история автомобильного транспорта на Дальнем Востоке. Значительным шагом в ее освещении стали работы А.В. Лаврентьева³⁹. В серии научных статей и монографий он проследил процесс формирования отрасли в течение длительного периода времени. Автор затронул комплекс проблем, связанных с сооружением путей сообщения, внедрением автомобильного транспорта в хозяйственную систему Дальнего Востока. Он отразил трудности и своеобразие развития автомобильного транспорта в регионе. В работах А.В. Лаврентьева затронуты вопросы истории отрасли в период Великой Отечественной войны. Автор проследил реорганизацию управления и структурные изменения, которые претерпела отрасль в условиях войны, показал характер и содержание мобилизационных мероприятий в сфере автотранспорта. Основное внимание он уделил имевшим оборонное значение грузовым перевозкам.

Анализ историографии дает возможность сказать, что проблема развития транспорта российского Дальнего Востока и его значения

в решении вопросов экономического и военного назначения нешла полного освещения в исторической литературе. Не преодолены тенденциозность и гипотетичность в освещении ряда вопросов, касающихся итогов транспортного освоения Дальневосточного региона. Остались вне поля зрения исследователей заслуживающие внимания в силу своей информационной ценности новые архивные источники. В связи с этим в представленной вниманию читателей книге на базе опубликованных и вновь вводимых в научный оборот материалов рассматривается процесс перестройки и развития производства в регионе; показаны те изменения, которые претерпели пути сообщения, транспортные средства и организации водного и наземного сообщения; обобщаются итоги работы транспортных предприятий на территории российского Дальнего Востока и за его пределами в период Великой Отечественной войны.

Сноски и примечания

¹ Оганесян Ю.С. Великая Отечественная – неоконченная война? // Политические исследования. 2015. № 3. С. 9–26.

² Багдасарян В.Э. Великая Отечественная война в фокусе информационно-психологической войны против России // Вестник Московского государственного университета. Серия: История и политические науки. 2015. № 2. С. 25–35.

³ В. А. Григорькин Великая отечественная война в современных интерпретациях // Гуманитарий: актуальные проблемы науки и образования. 2015. № 3. С. 26–31.

⁴ Гришин А.А. Великая Отечественная война и ее фальсификаторы // Вестник Московского университета МВД России. 2015. № 5. С. 10–13.

⁵ Пикалов Ю.В., Головин С.А. Попытки фальсификации истории Курьильской операции советских войск (август 1945 г.) // Общество: философия, история, культура. 2018. № 1. С. 103–106.

⁶ Ганина А.А., Кошкарова Д.В., Сибиряков И.В. Великая Отечественная война глазами современных студентов // Политический вектор-Л. Комплексные проблемы современной политики. 2015. № 1. С. 6–18.

⁷ Вахрушева М.В. Великая Отечественная война в сознании современных школьников // Историко-педагогические чтения. 2015. № 19-2. С. 122–130.

⁸ Быковская Г.А. Великая Отечественная война: научно-техническое обеспечение победы // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: История. Политология. Социология. 2015. № 3. С. 140–141.

⁹ Золотарев В.А. Война Великая, Отечественная // Вестник Российской академии наук. 2015. Т. 85. № 5-6. С. 389.

¹⁰ Глушкин И.Н. Подвиг трудящихся Камчатки в годы Великой Отечественной войны. – Петропавловск-Камчатский: Книжная редакция «Камчатской правды», 1959; Кононов В.С. Амурцы в борьбе против фашизма // Боевые традиции дальневосточников: Сб. ст. – Благовещенск: Дальневост. высш. общевоинск. командное училище, 1967; Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне. Очерки. – Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1973 и др.

¹¹ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1973.

¹² G. Bienstock. The Struggle for the Pacific. – Port Washington, N.Y. / London: KENNICKAT PRESS, 1970.

¹³ Там же. Р. 218, 221.

¹⁴ Там же. Р. 44, 45.

¹⁵ Вада Х. Россия как проблема всемирной истории // Избр. тр. – М.: АИРО-XX, 1999.

¹⁶ Там же. С. 167–170, 176.

¹⁷ Песков В.М. Военная политика СССР на Дальнем Востоке в 30-е годы XX века. – Хабаровск: Изд-во ХГПУ, 2000; Ткачева Г.А. Мобилизация ресурсов Дальневосточного региона на нужды обороны в 1941–1945 гг. // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2002. Вып. 3. С. 242–246; Медведева Л.М. Развитие оборонного потенциала дальневосточной экономики (1941–1945 гг.) // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2003. Вып. 5. С. 91–97; Ткачева Г.А. Партийные организации Дальнего Востока СССР в чрезвычайных условиях 1941–195 гг. // Россия и АТР. 2009. № 3. С. 109–122; Маклюков А.В. Электроэнергетика Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Власть и управление на Востоке России. 2013. № 3. С. 183–187.

¹⁸ Ткачева Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Россия и АТР. 2015. № 2. С. 5–24.

¹⁹ Зайцев Ю.М. Базовое строительство и оборона Дальнего Востока СССР в 1932–1945 гг.: теория, планы, проблемы, решения. Владивосток: ТОВМИ им. С.О. Макарова, 2009.

²⁰ Филиппова А.В. Модернизация Дальнего Востока СССР накануне Великой Отечественной войны (1938–1941 гг.) // Вестник брянского государственного университета. 2016. № 4. С. 105–108.

²¹ Колесниченко К.Ю. Военно-гражданские отношения в Приморском крае в годы Великой Отечественной войны // Научно-информационный журнал *Армия и общество*. 2014. № 14. С. 56–61.

²² Колесниченко К.Ю. Налаживание межведомственного взаимодействия в Приморском крае в условиях Великой Отечественной войны // *Новый исторический вестник*. 2016. Т. 47. С. 54–70.

²³ Медведева Л.М. Развитие транспорта на Сахалине (конец XIX – 60-е годы XX века). Исторический очерк. – Южно-Сахалинск: Сахалинская обл. типогр., 1994; Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.): В 2 кн. – Хабаровск: Упр-е ДВЖД; Приамурское геогр. общ-во, ХГТУ, 1997; Медведева Л.М. Восстановление и развитие транспорта на Дальнем Востоке России в 20-е–30-е годы XX века // *Россия и АТР*. 1997. № 1. С. 15–29; Костанов А.И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги. – М.: Транспорт, 1997; Зеленцов В.В. Морской транспорт России и Дальнего Востока страны в условиях рыночных реформ. – Владивосток: ДВГМА, 1998; Медведева Л.М. Владивостокский порт в 20-е годы XX века // *Россия и АТР*. 2000. № 3. С. 83–88; Путь к Тихому океану: Владивостокское отделение ДВЖД – 55 лет. – Владивосток: Проект Дальневосточного представительства «Парламентской газеты», 2001; Медведева Л.М. Дальневосточный транспорт в годы второй мировой войны // *Россия и АТР*. 2002. № 3. С. 49–56; Медведева Л.М. Развитие транспорта и его роль в освоении Дальнего Востока СССР (20–30-е годы XX века). – Владивосток: Дальнаука, 2002; Ткачева Г.А. Транспортное обеспечение военно-промышленного комплекса Дальнего Востока в 1941–1945 гг. // *Россия и Китай на дальневосточных рубежах*. Кн. 5. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2003. С. 97–102.

²⁴ Еланцева О.П. Кто и как строил БАМ в 30-е годы // *Отечественные архивы*. 1992. № 5. С. 71–81; Медведева Л.М. Из истории сахалинских лагерей // *Краеведческий бюллетень*. 1992. № 2. С. 12–24; Еланцева О.П. БАМ: первое десятилетие // *Отечественные архивы*. 1994. № 6. С. 89–103; Еланцева О.П. Обреченная дорога: БАМ: 1932–1941. – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1994; Еланцева О.П. Строительство № 500 НКВД СССР: железная дорога Комсомольск – Советская Гавань (1930–40-е годы). – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1995; Комсомольская магистраль: Очерки, воспоминания, статьи. – Хабаровск: Кн. изд-во, 1996; Ткачева Г.А. Принудительный труд в экономике Дальнего Востока России в 20–40-е годы // *Краеведческий бюллетень*. 1996. № 1. С. 97–157; Зуев В.Ф. В. Линия ВОЛК // *Дальневосточное ожерелье*. – Комсомольск-на-Амуре: Приамурское геогр. общ-во, 1997. С. 58–86; Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. – Хабаровск: Частная коллекция, 2001;

Еланцева О.П. Сверхскоростное строительство нового железнодорожного выхода СССР к Тихоокеанскому побережью: по фотодокументам 1943–1945 гг. // Клио. 2018. № 1. С. 19–24 и др.

²⁵ История Дальневосточного пароходства (Очерк). – М.: Морской транспорт. 1962; Вайнер Б.А., Малахов Н.Н., Буковецкий П.М. История советского морского транспорта: В 2 т. ЦБНТИ ММФ, 1979. Т. 1. 1917–1945. Вып. 4. Развитие морского транспорта в период победы социализма и упрочения социалистического общества (1933–июнь 1941 г.); Вайнер Б.А., Чистяков Г.А. История советского морского транспорта: В 2 т. ЦБНТИ ММФ, 1979. Т. 1. 1917–1945. Вып. 5. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.); Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. – Владивосток: Дальневосточное кн. изд-во, 1980; Баев С.М., Вайнер Б.А., Грузинов В.П. и др. Морской транспорт СССР (к 60-летию отрасли). – М.: Транспорт, 1984; Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. – М.: Согласие, 1995; Сквирский Б.Д. и Копылов А.В. Владивостокский морской торговый порт. – Владивосток: Уссури, 1997.

²⁶ Горев А.В., Израэлян В.Л., Капица М.С. и др. История внешней политики СССР. 1917–1945 гг. Изд. пятое. Т. 1. – М.: Наука, 1986. С. 434–435.

²⁷ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза // Военно-исторический альманах «Авиация. Техника. Флот». Вып. I. Харьков, 1998; Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. – М.: ТЕРРА – Кн. клуб, 1998; Гаков В. Зеленая цена победы // Деньги. 2002. № 23. С. 53; Боякова С.И. Ленд-лиз: плавание на восточном участке Северного морского пути в годы Великой отечественной войны // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2015. № 1. С. 6–11; Пархитко Н.П. Победа стран антигитлеровской коалиции. Фактор ленд-лиза // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. 2015. № 2. С. 57–66; Примаков Е.М. Правда о ленд-лизе // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т.8. № 3. С. 48–51; Шабельник Н.В. Роль ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны: современные оценки // Исторические, философские, политические и юридические науки, кутурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 1. С. 196–199; Прохоров В.М., Чирухин В.А. Морская и наземная логистика грузового фронта // Мир транспорта. 2017. Т. 15. № 5. С. 246–257; Радонежский Н.А., Крадин Н.П. Авиатрасса Аляска – Сибирь и ее аэропорты // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. 2017. Т. 1. С. 347–352. и др.

²⁸ Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России...

- ²⁹ Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. – М.: ТЕРРА – Кн. клуб, 1998.
- ³⁰ Прохоров В.М., Чирухин В.А. Морская и наземная логистика грузового фронта // Мир транспорта. 2017. Т. 15. № 5. С. 246-257.
- ³¹ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза... С. 11.
- ³² Гаков В. Зеленая цена победы... С. 56.
- ³³ Рыжков Н.И. Фактор ленд-лиза // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 3. С. 34–47.
- ³⁴ Там же. С. 25.
- ³⁵ Верт Н. История советского государства. 1900–1991: пер. с фр. – М.: Прогресс-Академия, 1992. С. 278.
- ³⁶ Рыжков Н.И. Фактор ленд-лиза... С. 39–40.
- ³⁷ Тесельская И.П., Ципкин Ю.Н., Ежеля У.В. Железные дороги советского Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2014.
- ³⁸ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923–1945). – Иркутск: Изд-во Иркутск. ун-та, 1990.
- ³⁹ Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20-е–30-е годы XX в. // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2000. № 2. С. 70–81; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока (40–60-е годы XX в.) // Исторический опыт освоения Дальнего Востока: Проблемы истории, социально-экономического и культурного развития. Вып. 3. – Благовещенск: Изд-во АмГУ, 2000. С. 179–185; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2001. Вып. 1. С. 214–221. Лаврентьев А. В. Автомобильный транспорт российского Дальнего Востока (20-90-е гг. XX века). Исторический опыт : монография / А. В. Лаврентьев ; М-во образования и науки Российской Федерации, Федеральное агентство по образованию РФ, Владивостокский гос. ун-т экономики и сервиса. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2008.

Глава I. ПЕРЕСТРОЙКА ЭКОНОМИКИ И НАРАЩИВАНИЕ ЕЕ ОБОРОННОГО ПОТЕНЦИАЛА

Нападение фашистской Германии на Советский Союз привело к форсированной перестройке во всех областях общественной жизни. Централизация распределения материальных средств в стране была к этому моменту достаточно высокой, но в годы войны потребовалось еще большее ужесточение контроля за расходованием средств и концентрация властных функций в едином аппарате. Чрезвычайным органом государственного управления в условиях военного времени стал образованный 30 июня 1941 г. и облеченный всей полнотой власти в стране Государственный Комитет Обороны СССР (ГКО) под председательством И.В. Сталина. Противостояние в широкомасштабной войне мощному военно-промышленному комплексу Германии, использовавшей не только собственные средства, но потенциал завоеванных стран Европы и поддержку сателлитов, потребовало от Советского Союза мобилизации всех имеющихся ресурсов.

Война приобрела затяжной характер, оккупации и разрушению подверглись важные промышленные центры страны. На временно занятой врагом территории СССР до войны проживало 45% населения страны, производилось 63% угля, 58% стали, 60% алюминия, 38% зерна, 84% сахара. В захваченных районах площадью почти в 4,8 млн кв. км ранее производилось 33% промышленной продукции, находилось 47% посевных площадей¹. В сложившейся ситуации возросла роль Урала, Сибири и Дальнего Востока в жизнеобеспечении государства и, прежде всего, армии.

Предприятия из западных районов, находившихся под угрозой оккупации, эвакуировались в тыл. На восток, на расстояние от 3 до 5 тыс. км от первоначального месторасположения, было перебази-

ровано 1360 крупных предприятий. Основная часть объектов направлялась в Западную Сибирь², в Восточную – Красноярский край, Иркутскую область и Бурятию, было направлено с запада 78 предприятий. Станки и оборудование были перевезены и собраны в короткие сроки. Этот масштабный и смелый замысел позволил сохранить и задействовать военно-промышленный комплекс страны. К началу 1942 г. оборонная промышленность начала набирать темпы. В то же время на Дальний Восток эвакуация заводов не производилась³, так как это создало бы проблему со снабжением сырьем, топливом, электроэнергией и доставкой готовой продукции на фронт.

Несомненно, экономический потенциал Дальнего Востока на фоне европейской части страны, Урала и Западной Сибири обладал меньшими возможностями. В условиях не завершившейся в предвоенные годы реконструкции производства и транспорта, несбалансированности экономики и слабого развития обрабатывающей промышленности, локализации на юге региона районов, благоприятных для развития сельского хозяйства, дефиците трудовых ресурсов Дальний Восток должен был обеспечить производство продукции не только для собственных нужд, но и для фронта, но и для фронта. Созданное в июне 1938 г. оперативно-стратегическое объединение советских войск Дальневосточный фронт наращивало свое присутствие в регионе и к 1941 г. его численность достигла полумиллиона человек. В оперативном подчинении фронта находились Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия. Необходимо было снабдить продовольствием, обмундированием, различного рода снаряжением вооруженные силы, удерживаемые на дальневосточных рубежах с целью обеспечения здесь безопасности. На Дальнем Востоке увеличилась нагрузка на промышленное и сельскохозяйственное производство.

Особое значение придавалось укреплению военно-промышленного комплекса, которое производилось, прежде всего, посредством освоения капитальных вложений. С 1 июля 1941 г. по январь 1946 г. инвестиции в народное хозяйство СССР составили⁴ 20,5 млрд руб. Наиболее крупные вклады были сделаны в промышленность – 8,8 млрд руб., на сельское хозяйство пришлось лишь

1,9 млн руб., то есть 9,3% от общего объема; на транспорт и связь – 3,3 млрд руб. (16,1%)⁵.

На Дальнем Востоке с началом войны было законсервировано строительство заводов, не имевших первостепенного значения, сократилось сооружение объектов жилищного и коммунального хозяйства. Усилия сосредоточивались на вводе в строй оборонных предприятий, сооружение которых было начато до войны, и переоборудование действующих согласно новым производственным задачам.

Только в Приморском крае за 1941–1943 гг. было освоено 1133 млн руб. капитальных вложений⁶. Значительная часть этих средств была направлена на развитие базы Военно-Морского Флота – около 20% от общего количества. Доля Наркомата внутренних дел, в ведении которого находилось сооружение важнейших оборонных объектов в крае, составила 9,5%. На укрепление основных производственных фондов, подведомственных Народному комиссариату судостроительной промышленности, приходилось 9,2%, обороны – 8,7%, угольной промышленности – 8,6%, морского флота – 5,9% и путей сообщения – 5,4%⁷.

Ускоренными темпами строились заводы оборонного значения, базы горючего, аэродромы, рубежи, подземные убежища; производилась реконструкция цехов по выпуску боеприпасов и т.п. Предприятия оборонной промышленности относились к наиболее молодым в экономике Дальнего Востока. В основном они были построены накануне или продолжали строиться во время войны. Заводские цеха вступали в строй по мере готовности. В мае 1941 г. авиационный завод № 116 в Приморском крае, на котором еще продолжались работы по обустройству и оборудованию помещений, не прекращая начатый перед войной ремонт самолетов и моторов, перешел к серийному выпуску авиационных машин УТ-2. Окончательно завод № 116 был принят в эксплуатацию государственной комиссией 26 апреля 1942 г.⁸ Самолеты выпускались благодаря тому, что завод шел на всевозможную замену материалов, заимствование изделий и приборов в воинских частях. Всего к июню 1944 г. завод № 116 сдал Красной Армии и Военно-Морскому Флоту 1590 самолетов УТ-2, что составило 103% от плана⁹.

Строительство и оборудование снаряжательного завода 637 НКБ в Хабаровском крае завершилось в конце 1941 г.¹⁰ Все первоочередное технологическое оборудование для него изыскивалось и изготавливалось на предприятиях края. С момента выдачи заводом первой продукции для фронта в декабре 1941 г. по 1 декабря 1944 г. было снаряжено 15 588 тыс. боеприпасов. Рост выпуска продукции на заводе был достигнут за счет подъема производительности труда посредством введения современных поточных методов организации производства, совершенствования технологических процессов¹¹.

В 1941 г. завершилось в основном строительство нефтяных емкостей для Дальневосточного фронта. Механический завод № 1 Владлага НКВД, выпускавший мины, был организован также в 1941 г.¹² Цеха завода № 77 НКО, предназначенные для ремонта танков и тракторов, в основном вошли в эксплуатацию в 1941 г., а монтаж части из них закончился в первой половине 1942 г. Завод № 364 НКЭП в Хабаровском крае по изготовлению морских и автобронетанковых аккумуляторных батарей вступил в число действующих предприятий в апреле 1942 г.¹³ Снаряжательный завод № 515 НКБ построили в 1943 г. и с 1944 г. начали выпуск продукции. Завод № 263 НКСП с 1943 г. частично начал вводиться в эксплуатацию как филиал завода № 202. Многие предприятия быстро окрепли и создали свои кадры, успешно справляясь с выпуском продукции¹⁴.

Ввиду особой важности металлургической базы для оборонных предприятий было ускорено строительство завода «Амурсталь», и 15 февраля 1942 г. вошла в строй его первая очередь: 2 мартеновские 130-тонные печи, средне- и тонколистовой прокатные станы, вспомогательные цеха и действующие карьеры флюсов, кварцевого песка и огнеупорной глины¹⁵. В 1943 г. рабочие завода выпустили 167,7% стали и 173,4% проката к уровню предыдущего года¹⁶. Необходимым сырьем для завода были запасы металлолома, накопленные в Хабаровском крае за многие годы. Они достаточно быстро исчерпались, и сбор металлолома стали производить за счет его текущего образования на предприятиях и остатков в глубинных пунктах. В 1942 г. только в пределах Хабаровского края было собрано и отгружено на Амурсталь 55,9 тыс. т металлолома, в 1943 г. – 30,8 тыс. и в 1944 г. – 18,0 тыс. т. Всего с начала работы по 1 января

1945 г. заводом было выплавлено 156,3 тыс. т стали и прокатано 109,5 тыс. т среднего и тонкого листа¹⁷:

В число важнейших строек вошли также завод Амурлитмаш, малышевские судоремонтные мастерские, Теплоозерский цементный, нефтеперерабатывающий, судоремонтный, Хабаровский кирпичный заводы¹⁸. В отличие от вновь вводимых, предприятия, вступившие в строй в 30-е годы, к началу войны уже были снабжены необходимым оборудованием, освоили технологические процессы. Они уже пережили период становления и соответственно имели подготовленную базу для роста производства и выпуска более современной продукции.

К началу войны авиационный завод № 126 НКАП в Комсомольске-на-Амуре, возглавляемый в то время Тимофеевым, освоил новый вид боевых самолетов и за первые 6 месяцев войны выполнил утвержденную ему правительством годовую программу их производства¹⁹. Коллективом предприятия проводилась большая работа по совершенствованию технологии производства, внедрению высокопроизводительных инструментов и приспособлений. В годы войны было изготовлено 28 универсальных токарно-винторезных станков, паро-воздушный штамповочный молот, сооружена шахтная закалочная печь, 2 автомата для производства гаек и др. Заводские цеха переключались на поточный метод производства, в связи с чем в сборочных цехах был внедрен ряд новых упрощенных конструкций, сборочных приспособлений, эстакад для межоперационной приемки. В результате проведения этих организационно-технических мероприятий снизились нормы времени на сборку машин и повысилась среднемесячная выработка валовой продукции на 1 рабочего. За успешное выполнение задания по выпуску боевых самолетов завод в июле 1942 г. награжден орденом Ленина. Во Всесоюзном социалистическом соревновании заводу 19 раз присуждались вторые и третьи места. В 1941 г. завод выпустил 385 самолетов, в 1942 г. – 637, в 1943 г. – 658 и за 11 месяцев 1944 г. – 563 самолета²⁰. Самолеты, произведенные на Комсомольском заводе № 126, принимали участие в налетах на Берлин, Кенигсберг, Бухарест²¹ и др.

Авиационный завод № 83 НКАП им. Горького поставлял отдельные агрегаты заводу 126 НКАП и выполнял заказы ВВС ТОФ и ВВС

ДВФ. Его площади расширялись, а численность работающих с 1941 г. увеличилась к декабрю 1944 г. в 2,5 раза. Итоги работы за время войны показывали неуклонный рост объемов продукции завода, хотя большая номенклатура, мелкосерийность и штучность изделий приводили к их высокой себестоимости²².

Огромное значение для Дальневосточного края имело развитие и укрепление судостроительной и судоремонтной баз. Постройка и ремонт боевых кораблей, монтаж материковых радиостанций, электрооборудование объектов береговой обороны Тихоокеанского флота – все обеспечивалось работой ряда дальневосточных предприятий Наркомсудпрома. Завод № 202, Дальневосточное предприятие Электромортреста НК судостроительной промышленности (ДВП ЭМТ) и Дальневосточное отделение Связьмортреста НКСП (ДВО СМТ) представляли основную базу Тихоокеанского флота. По своей технической оснащенности и размерам завод № 202 стоял в числе ведущих предприятий Приморья. Его директором в 1941 г. был Борис Евгеньевич Клопотов. Начатая в предвоенные годы реконструкция завода продолжалась в период войны, хотя ее темпы ощутимо замедлились. За время реконструкции (1939–1944 гг.) было освоено немногим более половины от запланированных капитальных вложений²³.

До середины 1941 г. наибольшее значение в производственной программе дальневосточных предприятий придавалось новому судостроению. Флот ежегодно пополнялся подводными и надводными боевыми кораблями. В указанном году была сдана значительная часть находившихся в постройке кораблей.

Государственный Комитет Оборона постановлением № ГКО-86сс от 10 июля 1941 г. утвердил мобилизационный план строительства кораблей предприятиями страны на второе полугодие 1941 г. и постановил приостановить строительство линкоров проекта № 23, тяжелых крейсеров проекта № 69, крейсера «Петропавловск» и легких крейсеров проекта № 68. Предписывалось сосредоточить рабочую силу на постройке подводных лодок, эсминцев, тральщиков, охотников за подлодками, торпедных катеров и бронекатеров, подлежащих сдаче в ближайшее время. Проводилась подготовительная работа по активной загрузке заводов НКСП заказами Наркомата обороны на изготовление снарядов 57 мм, 76 мм и 85

мм, бронебойных ФАБ-100, ФАБ-250 и ФАБ-500 и другого оружия. Максимально следовало использовать материалы заводов для обслуживания ремонтном нужд ВМФ и КА²⁴.

В связи с расширением программы работ и номенклатуры производимой продукции остро встала проблема переоснащения предприятий и увеличения их мощности. В 1941 г. большой объем работ по капитальному строительству, реконструкции и оборонным мероприятиям был выполнен на заводе № 202. Но уже в октябре 1942 г. директор завода направил докладную записку Народному комиссару судостроительной промышленности И.И. Носенко, Народному комиссару военно-морского флота Н.Г. Кузнецову, командующему Тихоокеанским флотом вице-адмиралу И.С. Юмашеву и секретарю крайкома Приморского края Н.П. Пегову, в которой говорилось о необходимости корректировки проекта программы реконструкции предприятия в сторону увеличения по всем показателям в кратчайшие сроки. Предлагалось ускорить достройку кузнечно-болтового, литейного, турбодизельного и судомонтажного цехов; перенести со второй очереди проекта на первую расширение механического, железо-котельного и корпусных цехов у доков; модернизировать инструментальный, ремонтно-механический и электро-ремонтный цеха. Отмечалось, что назрела потребность в оформлении отчуждения для завода территории 1-й Морской бригады, хлебозавода и разъезда Гайдамак; принятии решения об усилении строительной организации, выполняющей работы по сооружению новых цехов и коммуникаций; пополнении кадров квалифицированной рабочей силой и инженерно-техническим персоналом. Также указывалось на целесообразность доукомплектования завода оборудованием частично путем закупки в США²⁵.

Во второй половине 1941 г. на заводе большое внимание уделялось повышению уровня загрузки станков и качеству их хранения и эксплуатации, сокращению сроков ремонта оборудования, обучению кадров станочников. С целью экономии средств и материалов восстанавливались изношенные инструменты, увеличился выпуск инструментов собственного изготовления, использовались отходы производства (табл. 1).

Таблица 1

Показатели экономии инструментов и материалов

Показатели	1940 г. (руб., в исчислении прошлых лет)	1941 г. (руб., в исчислении прошлых лет).	1941 г. к 1940 г. (%)
Выпуск инструментов собственного производства	748 106	927 245	124
Использовано отходов и восстановлено инструментов	25 746	108 256	420
Расход инструментов	1 322 438	744 750	56

Таблица взята: Ф. 27, оп. 3, д. 35, л. 11.

С конца 1941 г. выросло значение и объем судоремонта²⁶. На заводе № 202 в 1942 г. резко увеличилось количество отремонтированных капитальным и средним ремонтом кораблей и уменьшилось строительство новых (табл. 2).

Таблица 2

Показатели работы завода № 202 (ед.)

Показатели	1941 г.	1942 г.	1943 г.
Построено кораблей, в том числе:			
эсминцев	2	1	-
подлодок типа «Л», «С» и «Щ»	7	1	1
вспомогательного флота (буксиры и баржи ПВО)	–	3	1
Отремонтировано кораблей ТОФа	14	41	22
Отремонтировано судов гражданских организаций	–	9	3

Таблица взята: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 39.

Боевые действия Военно-Морского Флота СССР сопровождались людскими потерями, утратой боевой техники. За 6 месяцев войны 1941 г. уничтожение Черноморским флотом 7 транспортов противника обошлось гибелью 7 советских подводных лодок²⁷. Опыт оперативно-тактического применения подводных лодок позволял сделать необходимые практические выводы и определить дальнейшие задачи совершенствования флота. В приказе народного комиссара Военно-Морского Флота СССР адмирала Кузнецова об итогах использования подводных лодок в феврале 1943 г. отмечалось, что за полтора года войны подводные лодки воюющих флотов ВМФ СССР потопили 189 транспортов, 5 эсминцев, 10 сторожевых кораблей, 7 подлодок, 1 канонерскую лодку и более 20 мелких и вспомогательных судов противника общим водоизмещением свыше 1,3 млн т.²⁸ Повышению маневренности флота, внезапности и быстроте атак способствовало внедрение технических новшеств.

Одновременно с производством работ по постройке и ремонту боевых кораблей заводом № 202 в годы войны выполнялся большой объем работ по модернизации кораблей, оснащению их современной техникой и вооружением. В течение 1941 г. была полностью освоена работа по установке удлиненных перископов на подводных лодках с большим объемом корпусных и монтажных работ. Большая часть подводных лодок была вооружена новыми перископами в процессе доковых стоянок. В течение 1941 и 1942 гг. почти весь подводный флот был вооружен аппаратурой для беспузырной торпедной стрельбы, что потребовало освоения специальных методов электросварки²⁹. Большая работа была проделана по переделке бортовых балластных цистерн под топливо на кораблях. Работники завода преодолевали технические и технологические трудности. Была установлена ледовая защита на кораблях северной экспедиции (эсминцах, крейсерах, лидерах). Самостоятельные исследования на заводе велись и по достижению бесшумности подводных кораблей. По чертежам завода на ряде кораблей все механизмы, устройства и системы были установлены на амортизаторы. Решались технически сложные задачи, конструктивно дорабатывались проекты, создавались новые приспособления и механизмы³⁰. Инженером А.П. Со-

ловьевым, в частности, было предложено бортовое минное устройство для подводных лодок, повышавшее их боевые качества. Испытания устройства прошли успешно и оно было принято на вооружение подводного флота³¹.

Качество продукции, выпускаемой заводом № 202, было достаточно высоким: брак составил в 1939 г. – 0,59%; в 1940 – 0,94%; в 1941 г. – 0,63%, в 1942 г. – 1,03%, в 1943 г. – 0,63%. В 1940–1941 гг. были случаи крупного брака, вызывавшего срыв сроков закладки или ремонта кораблей, в 1942 г. и 1943 г. таких случаев на заводе было значительно меньше³². За 1941–1943 гг. заводом № 202 было завершено строительство и сдано 3 эсминца, 9 подводных лодок, 4 транспортных средства вспомогательного флота и отремонтировано 77 судов Тихоокеанского флота³³.

Судостроительный завод № 199 НКПС в Комсомольске-на-Амуре со времени начала эксплуатационной деятельности в 1935 г. по 1 января 1945 г. сдал Военно-Морскому Флоту 2 легких крейсера проекта № 26-бис, 2 лидера проекта № 38, 6 эсминцев проекта № 7, 1 сторожевик проекта № 29, 2 подводные лодки типа «Щ» № 29³⁴. За это время предприятие произвело капитальный ремонт 9 подводным лодкам типа «Щ» и 4 подводным лодкам типа «М». Кроме того, завод выполнял программу производства боеприпасов, заказы заводов НКПС, технического управления НКВМФ и пр. Предприятием изготавливалась значительная часть деталей и оборудования для вновь построенных заводов № 637 НКБ, № 39 НКХП, № 364 НКЭП и др. За время войны завод превратился из судосборочной верфи в судостроительный, самостоятельно изготавливающий сложное судовое оборудование – гребные винты, поршневые насосы, кронштейны гребных валов, мортиры и пр. Завод освоил производство авиабомб АО-10, ФАБ-100, ФАБ-250 и снаряд ОФ-76. Работниками завода была разработана и внедрена в производство новая технология секционной сборки корпусов кораблей, что дало возможность снизить стоимость кораблей на 5% и объем сборочных работ на 37%³⁵.

Судостроительный завод № 368 НКПС им. Кирова за годы войны построил военно-морскому флоту 2 монитора («Перекоп» и «Хасан»), 2 сетевика № 105 и № 106; капитально отремонтировал 2 подводные лодки типа «М», 2 канонерские лодки. Мощность за-

вода увеличилась с введением в строй действующих литейного цеха, цинковальной и хромировочной мастерских³⁶. Увеличение выпуска валовой продукции по сравнению с 1941 г. составило: в 1942 г. – 118,7; в 1943 г. – 187,8 и в 1944 г. – 210,6%.

Ремонтный завод № 25 автомобильного управления Красной Армии выполнял работы по среднему и, главным образом, капитальному ремонту грузовых автомашин и моторов марок «ЗИС» и «ГАЗ». В меньшем количестве ремонтировали легковые машины «ЗИС» и «М». Большая номенклатура запчастей изготавливалась силами завода, многие из них реставрировались³⁷.

Заводы № 77 и № 105 ремонтировали танки, гусеничные тракторы и моторы к ним. Предприятия проводили большую работу по изготовлению своими силами инструментов, реставрации запасных частей. На заводе № 105 трудоемкие операции переводились на конвейер³⁸.

Наряду с выпуском основной продукции оборонные предприятия края налаживали производство гранат, мин, запалов, авиабомб. К выполнению оборонных заданий необходимо было максимально привлечь имеющиеся в регионе экономические мощности. Предприятия всех наркоматов и ведомств вносили свой вклад в решение задач государственной обороны, осваивая выпуск боеприпасов, снаряжения, материалов и других необходимых армии и флоту промышленных продуктов.

До войны в Хабаровском крае не производилось боеприпасов, но уже в декабре 1941 г. множество предприятий освоили их выпуск. Помимо завода № 199 в Хабаровском крае производством боеприпасов занимался завод НКО № 105, завод им. Молотова, завод «Авторемлес», мастерские связи, завод им. Кирова, Хабаровский судоремонтный и Биробиджанский авторемонтный заводы, «Амурский металлист» и некоторые другие предприятия³⁹. Работники нефтеперегонного завода им. Орджоникидзе в дни войны освоили производство дизельного топлива и весьма важных для производства боеприпасов лака и пластмассы. На Хабаровском мясокомбинате построили и сдали в эксплуатацию большой цех по производству газообразного водорода. Коллектив инженерно-технических работ-

ников и рабочих Хабаровского химфарзавода освоил массовое производство необходимого для военной медицины этилового эфира. На Хорском гидролизном заводе наладили производство энергетической пасты и некоторых видов смазочных материалов⁴⁰.

В Хабаровском крае за период войны было освоено 16 видов боеприпасов, 82 мм и 120 мм минометы, 76 мм полковая пушка и пушка ОБ-25. При этом почти все осваивалось в тяжелом 1941 г. собственными силами, без получения надлежащей документации, технической помощи и подготовленных кадров⁴¹. Всего в 1941–1943 и 11 месяцев 1944 г. в крае было изготовлено 7197,8 тыс. шт. гранат Ф-1; 13191,9 тыс. шт. мин и 658,6 тыс. авиабомб различного образца; 12,5 тыс. минометов 50 мм, 120 мм и 82 мм, а также другое оружие и боеприпасы⁴².

В Приморском крае⁴³ производство боеприпасов осуществлялось на заводах № 202, «Металлист», механическом № 1, Спасском цементном, паровозовагоноремонтном, в Артемовских мастерских и пр. В течение 1942, 1943 и 5 месяцев 1944 г. в Приморье было произведено 510,6 тыс. шт. 76 мм и 96,8 тыс. шт. 12 мм снарядов; 12,2 тыс. шт. 120 мм и 623600 шт. 82 мм мин; 20240 шт. авиабомб ФАБ-100 и 35566 шт. авиабомб АО-10; 1821,4 тыс. шт. корпусов и 517,5 тыс. шт. запалов к гранатам Ф-1; 199,1 тыс. шт. учебных цементных авиабомб⁴⁴.

Наиболее быстро и успешно по сравнению с другими гражданскими отраслями производства военные заказы осваивала лесная промышленность. В Приморском крае Океанский фанерный завод к ноябрю 1941 г. наладил выпуск ранее ввозившихся аккумуляторных шпонов, авиационной фанеры, противотанковых мин, телеграфных катушек и прессовку пробковых плит. Уссурийский лесокомбинат № 1 обеспечил изготовление лыж, давая по 750 пар в сутки, разного вида спецупаковку, разборные казармы, передвижные ремонтные мастерские. С начала Отечественной войны по ноябрь 1941 г. местная промышленность Приморского края выполнила военных заказов на 7,5 млн руб. из этой суммы на октябрь приходилось 3,5 млн⁴⁵.

Ведущими предприятиями оборонной промышленности Дальнего Востока в 1941 г. было выпущено валовой продукции на сумму 760 842,3 тыс. руб. В 1944 г. этот показатель был превзойден. Своего пика он достигал в 1942 г., когда валовая продукция этих предприятий исчислялась 971 858,1 тыс. руб.⁴⁶ К наиболее крупным по объему выпускаемой продукции в конце войны относились авиационный завод № 126, судоремонтный № 202, судостроительный № 199, снаряжательный № 637, завод по производству вооружения и боеприпасов № 106 и т.д.

Задачи дальневосточной экономики значительно расширились. В то же время условия производства (и до войны не слишком благоприятные) еще более осложнились. Одной из проблем было обеспечение кадрами. Мобилизация трудоспособного населения в Красную Армию и военно-морской флот привела к необходимости предпринимать самые энергичные меры для привлечения и профессиональной подготовки кадров. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 13 февраля 1942 г. постановил, что мобилизации для работы на производстве и строительстве подлежало трудоспособное городское население: мужчины в возрасте от 16 до 55 лет, женщины от 16 до 45 лет⁴⁷.

В первые дни и месяцы войны на предприятиях Дальнего Востока поднялась волна патриотизма и на ее основе трудовой подъем населения. Многие рабочие выполняли задания на 200–300%. Самоотверженность трудящихся помогала преодолеть сложности, связанные с дефицитом рабочих рук. В декабре 1941 г. на заводе им. Молотова слесарь Тарабарко выполнял дневные нормы на 400%, слесарь Шванев – на 300%. На заводе № 199 лучшая бригада кузнецов под руководством бригадира Четверикова ежедневно выполняла норму на 200% и выше. На заводе им. Кагановича молодой рабочий сверловщик Паньков, окончивший в 1941 г. ремесленное училище, в сентябре 1941 г. выполнил норму на 250%, в октябре – на 270, в ноябре – на 300%⁴⁸.

На Дальзаводе в 1941 г. более 300 чел., среди которых преобладали судосборщики, слесари и клепальщики, совмещали профессии. В январе 1942 г. 164 рабочих выполнили нормы на 200%, в их число вошли Варежников, Романенко, Ярошинский, Белавин и др. Бригады Гузь, Барсуков, Французов, Болонский, Шелепов, Бояркин

обеспечили высокие показатели работ доверенных им производственных коллективов. Слесарь Бадюков внедрил рационализаторское предложение, которое позволило ему выполнять нормы на 400%. Стахановец Гулько за хорошую работу на спецзаказах был награжден Военным Советом Дальневосточного фронта грамотой и денежной премией⁴⁹.

Тяжелую работу, которая раньше была монополией мужчин, стали выполнять женщины. Многие из них занимались ловлей и засолкой рыбы, заготовкой леса, охотой. Девушки осваивали профессии мотористов, шоферов. В Усть-Камчатском районе звенья Кирюшиной и Борисовой на заготовке леса выполняли производственные задания более чем на 200%. Когда многие мужчины Ключевского лесокombината – станочники, закройщики, сборщики, упаковщики – ушли на фронт, у станков их заменили женщины. На сборке бочек самый высокий показатель до войны не превышал 110%, а Фаина Немцова выполняла норму на 180–200%. Такая профессия, как пилоправ, была успешно освоена Надей Рязановой⁵⁰. Многие дальневосточники, в том числе женщины и молодежь, заменившие мобилизованных на фронт работников, не жалели сил, отдавая их производству.

В 1941 г. с Дальзавода на фронт ушло 1114 судоремонтников, в том числе 810 кадровых рабочих. За 1942–1943 гг. в ряды Красной Армии было призвано свыше двух с половиной тысяч дальзаводцев, полторы тысячи из них являлись специалистами с квалификацией четвертого разряда и выше. За годы войны на Дальзаводе путем бригадно-индивидуального обучения было подготовлено свыше 2300 рабочих, из них 639 женщин. При подготовке кадров упор делался на массовость и сжатые сроки. Однако квалифицированных работников таким образом подготовить было невозможно. Поэтому на базе завода была создана школа ФЗО, и в марте 1943 г. состоялся первый выпуск учащихся. На завод пришло много молодежи⁵¹. У станков предприятия, выполнявшего сложнейшее и важнейшее задание по строительству и ремонту кораблей, стояли дети, не достигшие 17 лет. Наряду со взрослыми они несли ответственность за дисциплину и качество работы. Женщины на Дальзаводе в 1940 г.

составляли 3,4% от общего количества работающих, а в 1943 г. – 20,1%⁵².

Кадровые рабочие Н.А. Черных, Д.Я. Гаврилов, Д.А. Быков приложили немало сил и терпения для передачи своих знаний, навыков и мастерства молодым рабочим⁵³. Дальзавод лучше других предприятий края был обеспечен подготовленными инженерно-техническими кадрами, продолжительное время работавшими на производстве. Все начальники цехов выросли на заводе. Многие из них были награждены правительственными наградами. Среди них были Лариошин, Новиков, Бурдаков. Начальник планово-производственного отдела Бутома, технического – Пустынцев, энерго-механического – Бойцов и другие выросли в самостоятельных руководителей⁵⁴.

Обеспечение рабочей силой завода № 116 шло по трем направлениям: за счет молодых рабочих, окончивших ФЗО, перевода в производственные цеха части строительных рабочих и привлечения на завод ранее не работавшего населения. В 1943 г. на заводе работало 2264 рабочих основных профессий, из них 1119 окончивших ФЗО⁵⁵. Производственные кадры рабочих и руководителей цехов завода № 637 обучались на месте в период постройки и пуска завода. В дальнейшем пополнение кадров шло за счет подростков из созданной при заводе школы ФЗО.

В конце 1944 г. основной костяк рабочих снаряжательного завода № 637 НКБ в Хабаровском крае (85%) составляла молодежь комсомольского возраста. На заводе № 364 НКЭП В Хабаровском крае в конце 1944 г. работало 70% рабочих в возрасте до 24 лет. В составе рабочих завода № 199 НКПС 31,6% была молодежь до 16-летнего возраста и 45,8% – в возрасте до 21 года⁵⁶.

Приход на предприятия женщин и подростков способствовал решению проблемы рабочих рук, но их слабая подготовленность к тяжелому физическому труду, в свою очередь, влекла за собой повышение аварийности на предприятиях, снижение производительности труда. На шахтах Артема за первые 5 месяцев 1943 г. только из-за аварий не додали угля 6630 т, а Сучана – 2563 т. Рабочие не выполняли норм выработки. Увеличилось число прогулов⁵⁷. Рако-

водство накладывало административные взыскания, выносились сотни судебных приговоров за дисциплинарные нарушения. На XVII пленуме Приморского крайкома ВКП(б) в 1943 г. отмечалось: «...у нас судят всех. Судят без разбора, отдают под суд формально. Надо же понимать новую обстановку... На большинстве предприятий у нас 50–60 процентов рабочих – молодежь в возрасте 16 и 17 лет. Люди только начинают трудовую жизнь. Мы не успели еще воспитать у человека не только производственных навыков, но даже не успели дать ему почувствовать, что он взрослый человек, а уже отдали под суд. За что отдали? За то, что он проспал и опоздал на 30 минут на работу»⁵⁸. Дисциплина на предприятиях поддерживалась не только сознательностью и добросовестностью работников, но и суровыми методами, соответствовавшими военной обстановке.

В 1944 г. на большинстве оборонных предприятий Приморского края численность рабочих была ниже плановой. На заводе № 202 количество рабочих в 1944 г. составило 89,6% от намеченной, на заводе № 116 – 105%, № 515 – 91%, Спасском цементном заводе – 77,5%, № 77 – 76%. Высокой оставалась сменяемость кадров. За 1943 г. с Дальзавода было уволено 2424 чел., в 1944 г. – 1151 чел.⁵⁹

Среди сложнейших задач дальневосточной экономики в годы войны было снабжение сырьем, материалами и техническими средствами. Предприятия переходили на переработку местного сырья, осваивали производство продукции из отходов. Жидкое топливо заменялось по возможности твердым, и для этого на предприятиях оборудовались газогенераторные установки, что позволило, например, только в Хабаровском крае экономить 30–35 тыс. тонн жидкого топлива в год⁶⁰. Восстанавливалось старое оборудование и инструменты, дефицитные материалы извлекались из отходов и лома для повторного применения. Инженерно-технические работники изыскивали пути наиболее эффективного использования производственных и технических мощностей.

В 1942 г. на заводе № 116 расход дюралюминия был сокращен на единицу изделия на 45%. По просьбе руководителей предприятия выделялись импортные материалы, приходившие во Владиво-

стокский порт. Несмотря на усилия коллектива по организации нормального обеспечения всем необходимым для производства самолетов в 1944 г. перебои со снабжением продолжались⁶¹.

Необходимость экономить материалы в годы войны вызвала подъем рационализаторской мысли. Если в 1939 г. поступило 353 рационализаторских предложения на заводе № 202, то в 1941 – 1013, в 1942 г. – 1551. В 1939 г. было внедрено 121 предложение, давшее экономию 876,0 тыс. руб.; в 1942 г. – 574 предложений с экономией 4517,0 тыс. руб.⁶² Основное направление рационализаторской деятельности было взято на замену металла и в первую очередь остродефицитного. Успехом завода № 202 было освоение изготовления гребных винтов для торпедных катеров и морских охотников, которые заводом ранее не изготавливались. Работники завода проделали большую работу по освоению электросварки специальных сталей, например маломангнитной, легированной и высокоуглеродной⁶³. Однако плохое снабжение оставалось одним из самых слабых мест в работе Дальзавода. В 1944 г. недостаточное обеспечение материалами и деталями парализовало ремонт отдельных кораблей⁶⁴.

На судостроительном заводе № 199 НКПС в Комсомольске-на-Амуре путем внедрения рационализаторских предложений только за 1944 г. была получена экономия в 2578 тыс. руб. Завод № 199 освоил производство и освободился от ввоза углеродистой инструментальной стали, карбид-кальция, жидкого стекла, различной номенклатуры инструмента и пр. ТЭЦ завода, обслуживавшая всю промышленность города и его бытовые нужды, была переведена с жидкого на твердое топливо, что дало экономии 4 тыс. т мазута в месяц⁶⁵. Завод Амурсталь освоил производство на местном сырье шамотного кирпича и прекратил его ввоз⁶⁶. Удачно использовались отработанные батареи заводом № 364 НКЭП, который из отходов производства выплавил в 1944 г. свыше 600 т свинца⁶⁷.

Предприятия оборонной промышленности Приморского края в 1944 г. выполнили план по производству валовой продукции на 93,5%. Несмотря на невыполнение задания, показатели работы бы-

ли лучше, чем в 1943 г., выпуск валовой продукции увеличился⁶⁸. На многих предприятиях повысилась производительность труда. Хорошо справились с выполнением годовых планов заводы № 116, № 25, № 515 и предприятия цветной металлургии. Комбинат Сихали получил за декабрь 1944 г. переходящее Красное знамя ВЦСПС и Наркомцветмета⁶⁹. За успехи в производственной деятельности коллективы предприятий награждались правительственными наградами. Дальзавод был удостоен ордена Ленина, Комсомольский-на-Амуре завод им. Ленинского комсомола – ордена Трудового Красного Знамени⁷⁰.

Во время войны Советский Союз сумел организовать выпуск военной продукции в количествах, как правило, превышавших соответствующее производство в фашистской Германии. К зиме 1942 г. военная промышленность СССР превзошла Германию по производству танков и самолетов. В 1941–1945 гг. в Советский Союз перегнал США и Германию по производству автоматов, гаубиц, танков. В СССР больше, чем в Германии, производилось самолетов, пулеметов, винтовок и карабинов⁷¹. Советские танки Т-34, штурмовики Ил-2 превосходили технику противника по своим боевым качествам. Аналог находившейся на вооружении Красной Армии бесствольной системы реактивной артиллерии («Катюша») в Германии в период войны так и не был создан.

В накоплении военного потенциала и преодолении трудностей войны свою положительную роль сыграло экономическое сотрудничество СССР с союзными государствами. В марте 1941 г. в США был принят закон о ленд-лизе, который позволял давать займы или в аренду другим государствам необходимые материальные ценности для ведения войны⁷². Принятый закон предназначался для регламентации поставок вооружений и стратегических материалов в Грецию и Англию. С 1 октября 1941 г. льготы ленд-лиза были распространены на Советский Союз (в дальнейшем они продлевались соответствующими соглашениями). Подписанный представителями СССР, США и Великобритании протокол сроком на 9 месяцев, предусматривал поставки на сумму 1 млрд долларов⁷³. Уничтоженные, утраченные или потерянные во время боевых действий материалы не подлежали оплате, а уцелевшее имущество следовало оплатить в

порядке погашения долгосрочного кредита. Первоначально поставки Советскому Союзу шли через Великобританию. До конца 1941 г. американцы отправили в СССР вооружения и техники на сумму 545 тыс. долларов, в сумму входила стоимость 256 самолетов⁷⁴, что составило лишь 0,1% от общей стоимости их поставок странам антигитлеровской коалиции (741 млн. долл.). Всего в указанном году США и Англия передали Советскому Союзу 750 самолетов, 501 танк и 8 зенитных орудий. В 1942 г. поступления по ленд-лизу достигли 27,6% от общих поставок союзным странам (Англия – 43%), но их общий объем был далек от намеченных планом и терялся в том потоке материальных средств, которые СССР затрачивал на войну⁷⁵.

К концу 1942 г. объем поступлений, предусмотренных ленд-лизом, был далек от намеченных и терялся в том потоке материальных средств, которые Советский Союз затрачивал на войну⁷⁶. Заметное увеличение поставок из-за рубежа произошло с 1943 г., когда обозначился перелом в ходе войны.

Всего по ленд-лизу в СССР поступило 14 126 американских и 4174 английских самолетов, то есть 23% от произведенных за годы войны отечественных истребителей и бомбардировщиков⁷⁷. По официальным американским данным из США в СССР за период до 30 сентября 1945 г. было отправлено 7056 танков, из Великобритании по 30 апреля указанного года поступило 4292 танка, из Канады за тот же период – 1188 танков⁷⁸. Общее число пришедших в СССР английских, канадских и американских автомобилей составило 477 785 (из США – 1 815 281 брутто т на 1 040 084 дол.)⁷⁹. Советский Союз получал бронетанковую технику, суда, нефтепродукты, цветные металлы, оборудование для промышленных предприятий, продовольствие и пр.

В СССР производилась сборка автомашин из импортных материалов. Ей занимался Горьковский автомобильный завод с ноября 1941 г. по октябрь 1944 г., а затем сборочное оборудование было отправлено ближе к фронту, в Минск. Автосборка ленд-лизовских машин происходила на московских предприятиях (ЗИМ, КИМ)⁸⁰.

По данным зарубежных исследователей всего американцы потратили на программу ленд-лиза 46–50 млрд дол., из которых на

Британскую империю пришлось более 31 млрд дол., СССР – 11–12 млрд, Францию – 1,4 млрд. Кроме указанных стран американскую помощь получили также 42 государства Европы, Азии и Латинской Америки, воевавшие против Гитлера и его союзников. От своих должников США получили за годы войны 7,3 млрд долл. (только от Великобритании – более 6 млрд дол.)⁸¹. СССР получил около четверти от общего объема американских поставок по ленд-лизу⁸². Согласно оценке советских военных историков поставки по ленд-лизу составляли лишь около 4% от всего производства в СССР⁸³. Советская промышленность в течение последних трех лет Великой Отечественной войны выпускала более 30 тыс. танков и самоходных орудий и до 40 тыс. самолетов ежегодно.⁸⁴ Советский Союз расплачивался за поставки по ленд-лизу своими природными богатствами. За рубеж отправлялись золото, руда, лес и другие ценные запасы.

Резкое увеличение потребности в стратегическом сырье привело к необходимости ускорить его добычу. Состояние и эффективность топливной отрасли определяли во многом развитие промышленных предприятий, энергетики и транспорта. В Приморском крае, где эта отрасль занимала ведущие позиции, предприятия работали неравномерно. Во второй половине 1941 г. увеличили добычу угля шахтеры Сучана. По сравнению с первой половиной указанного года производительность труда на шахтах возросла на 12%. Шахты № 1 и № 20 треста Сучануголь выполнили годовой план за 9 месяцев. Иначе складывалась обстановка в тресте Артемуголь. За четыре месяца войны шахтеры Артема не додали стране свыше 650 247 т угля. Причинами послужили недостаток кадров, низкая дисциплина, плохая организация труда⁸⁵.

Угольщики Приморского края, дав в 1941 г. 4,1 млн т (в 1940 г. – 3,3 млн т), в 1943 г. добыли 2,7 млн т угля⁸⁶. Столкнувшись с уменьшением числа рабочих, снижением уровня их производительности, частыми авариями и как следствие простоями шахт, руководители угольных предприятий добились снижения плана. Годовая добыча по сниженному плану исчислялась 2,8 млн т, хотя потребность края в угле в 1944 г. составила более 4 млн т⁸⁷. В результате промышленность Приморья в 1944 г. выполнила план угледобычи на 106,4%, дав сверх запланированного около 0,2 млн т и пре-

высив показатели предыдущего года. За успехи во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятиям комбината Приморскуголь в 1944 г. ВЦСПС и Наркомуголь присудили 57 премий на сумму 2645 тыс. руб.⁸⁸ В 1945 г. по количеству выпускаемой продукции среди предприятий Приморского края каменноугольная промышленность занимала первое место. Крупные месторождения угля эксплуатировались трестами Наркомугля Сучануголь, Артемуголь и более мелкими шахтоуправлениями различных предприятий⁸⁹.

В тяжелое военное время осваивались угольные месторождения в северных районах Дальнего Востока. В 1942 г. были пущены шахты Омсукчана, в 1943 г. – на ключе Первомайском, в 1944 г. – на побережье бухты Мелководной. К 1945 г. на Колыме работало 25 угольных шахт. Добыча угля по сравнению с 1940 г. возросла в 4 раза. На местной топливной базе усилиями коллектива Дальстроя были созданы такие энергетические узлы, как Аркагалинский, Эльгено-Тасканский, Тенькинский, Чаун-Чукотский, Омсукчанский, а также Индигиргский – в Восточной Якутии⁹⁰.

Потеря Донбасса в годы войны как главного поставщика угля обострила ситуацию и потребовала реализации резервов других угольных бассейнов. На Дальнем Востоке добыча угля во время войны увеличилась незначительно, но заметно возросла добыча нефти. Доля Дальнего Востока в нефтедобыче поднялась с 1,6% в 1940 г. до 3,9% в 1945 г.⁹¹

В годы войны на Дальнем Востоке форсировалась добыча особо ценных полезных ископаемых: золота, молибдена, вольфрама. В 1941 г. начинается разработка разведанных в годы третьей пятилетки Пверканайского (в дальнейшем прииск Красноармейский) и Валькумейского (прииск Валькумей) месторождений⁹². Трест Амурзолото выполнил годовой план 1941 г. досрочно – 21 сентября. На Харгинском, Дамбукинском, Деспском и других приисках Амурской области работники увеличили трудовые смены до 10 часов. Забойщики Октябрьского прииска Левчук, Худяков, Шанов, Карганев, Надымов выполняли нормы на 170% и больше. Высокую производительность показывали забойщики прииска Тыгдо-Улунгинского Бронников, Вахненко, Бахирев и др.⁹³

Золотодобытчики на приисках, как правило, удаленных от обжитых районов, располагали минимальными возможностями для механизации труда и обустройства быта. Крайне сложно было в таких условиях обеспечить предприятия кадрами и поддерживать высокие темпы производства. В 1943 г. в тресте Приморзолото работало 4310 чел., что составило 88% от плановой потребности. Из общего количества работающих 1770 чел. составили женщины⁹⁴. Отсутствие зимней спецодежды приводило к большому числу простудных заболеваний.

Тресты Амурзолото и Приморзолото в годы войны неудовлетворительно снабжались техникой и запчастями. В результате в 1944 г. дражный флот ввиду большой изношенности работал плохо. Большинство драг имели эксплуатационный возраст 25–40 лет. На приисках Керби, Колчан, Харга, Мын инспекцией была запрещена эксплуатация паровых драг из-за старости и ненадежности паровых котлов. Прииск Октябрьский, дававший 45% продукции треста Амурзолото, а также Лимурийское и Удыльское приисковые управления, обеспечивавшие 55% продукции треста Приморзолото, не располагали в достаточном количестве автогужевым транспортом. Для связи с ними в летнее время не было даже проселочных дорог, а зимой частые снежные заносы не давали возможности осуществлять движение. Грузоперевозки этих предприятий производились в основном авиацией, работа которой лимитировалась грузоподъемностью машин, дефицитом топлива, погодными условиями⁹⁵ и т.д.

Трестом Амурзолото в 1944 г. было добыто 3290 кг драгоценного металла (94,0% к плану) и трестом Приморзолото 1632 кг (102,0%); на руднике Умальта получили 257 т молибдена (111,0%). Важность продукции, получаемой предприятиями Наркомата цветной металлургии, для промышленности и расчетов за экспортные поступления стимулировала освоение новых золоторудных, вольфрамовых, оловянных и других месторождений. Наряду с 18 рудниками и приисками НКЦМ, действовавшими в начале 1945 г. на Дальнем Востоке, планировалось начать эксплуатацию ряда новых объектов⁹⁶.

На предприятиях Дальстроя в годы войны с целью увеличения добычи золота прибегали не только к летней, но и зимней промывке песков. Росту производительности труда способствовало внедрение в 1942 г. на приисках экскаваторов и высокопроизводительных промывочных приборов. Следующим шагом к большей эффективности работы на приисках было появление в 1944 г. бульдозеров, которые в следующем году вытеснили экскаваторы. В 1943 г. организация рудной добычи и обработки распространилась на Чукотку. В годы войны в Дальстрое возникли свои литейные и механические заводы. На местных предприятиях стали изготавливать крупное горнообогатительное оборудование⁹⁷.

С началом войны осложнилось положение заключенных, работавших в подразделениях Дальстроя. Приказом НКВД СССР и Генерального прокурора СССР от 2 июня 1941 г. было прекращено освобождение из лагерей осужденных по ст. 58 УК, бандитов, рецидивистов и заключенных других категорий. Распоряжением начальника Дальстроя от 27 июня 1941 г. заключенные переводились на 12-часовой рабочий день. В августе при Дальстрое был организован военный трибунал и в лагерях повели усиленную борьбу с теми, кто не выполнял производственные нормы. Пищевое довольствие ухудшилось, не хватало одежды, обуви. Участились случаи побегов⁹⁸.

Повысилась смертность заключенных, и сократилось их прибытие новыми этапами. В результате численность заключенных в лагерях, обслуживавших Дальстрой на Колыме, уменьшилась. Если в 1940 г. она составила 176,7 тыс. чел, то в 1941 г. – 148,3 и в 1942 г. – 126,0 тыс. чел.⁹⁹ С 1943 г. в лагерях стали принимать меры для улучшения условий содержания заключенных, однако их численность продолжала снижаться до конца войны.

Предприятия Дальстроя в 1941–1944 гг. добыли 283 т шлихового золота, 36 т серебра, около 12 тыс. т олова в концентрате, 178 т трехокси вольфрама. За годы войны было открыто 17 новых приисков, построено 13 обогатительных фабрик, освоено 3 новых угольных района¹⁰⁰.

В обеспечении производства сырьем и материалами ответственная роль отводилась лесной промышленности. Среди важней-

ших потребителей ее продукции были авиационные и судостроительные предприятия. На лесозаготовительные организации особенно болезненно повлиял отток рабочих в ряды вооруженных сил, усугубив проблемы с выполнением производственных программ. План второго полугодия 1941 г. в Хабаровском крае по заготовкам леса к декабрю указанного года был выполнен трестами Хабаровсклес на 62,8%, Амурзейлес – на 75,5% и Крайлесзагу – на 15%. Предприятия, ведущие обработку леса, 5-месячный план второго полугодия также не освоили: по Дальдревтресту выполнение составило 82% и Крайпромлессоветом – 69%¹⁰¹.

В Хабаровском крае лесная промышленность относилась к ведущим отраслям производства. В 1945 г. здесь было размещено 6 леспромхозов, 7 лесопильных заводов, гидролизный завод. По своей мощности эти предприятия относились к категории крупных и средних. Только Оборский леспромхоз, оснащенный собственными паровозами, вагонами, большим количеством тракторов, автомашин и другим оборудованием, делающим леспромхоз высокомеханизированным предприятием, способен был заготовить в год до одного миллиона кубометров древесины. Однако недостаток рабочих рук не позволял задействовать находившиеся в распоряжении предприятия средства, и в 1945 г. его годовая программа равнялась 201 тыс. куб. м. Столь же негативно кадровая проблема сказывалась на лесопереработке. Лесопильные заводы Хабаровского края насчитывали в 1945 г. 11 рам и вырабатывали за год 50 тыс. куб. м продукции, могли же вырабатывать до 250 тыс. куб. м¹⁰².

Все лесные массивы в Приморском крае, имевшие промышленное значение, находились в ведении треста Приморсклес Народного комиссариата лесной промышленности СССР, который регулировал их эксплуатацию, являясь в то же время крупным заготовителем. Тресту подчинялись Советский, Тернейский, Николо-Уссурийский, Верхне-Даубихинский, Нижне-Даубихинский, Улахинский, Фудзино-Нотинский и ряд других леспромхозов¹⁰³. Кроме того, заготовку леса в крае вели предприятия на выделенных им участках. Всего в Приморском крае в 1945 г. насчитывалось 38 предприятий, подчиненных различным наркоматам и осуществлявших заготовку дров и деловой древесины¹⁰⁴. Наиболее широко велась заготовка и обработка таких ценных пород, как ясень, липа, клен и др. Далеко за

пределы края вывозился пиленый ясень и 12 сортов специальной фанеры, использовавшиеся на авиационных предприятиях и в кораблестроительной промышленности¹⁰⁵.

Объем лесозаготовок треста Приморсклес за годы войны упал почти в 4 раза: если в 1941 г. было заготовлено 1127 тыс. куб. м леса, то в 1945 г. – 289 тыс. куб. м. Недостаточно было рабочей силы, техники. На основных работах в 1945 г. было занято 8 тракторов. Лес вывозили на грузовых автомашинах и тракторами. Кроме того, трест имел собственный обоз, состоявший из 1200 лошадей. Рабочие плохо обеспечивались даже самыми необходимыми бытовыми принадлежностями (постельным бельем, посудой), а также продуктами питания¹⁰⁶.

Недостаток рабочей силы предприятия лесной промышленности Приморского края несколько компенсировали улучшением организации труда, в результате чего фактическая затрата на 1 куб. м древесины сократилась с 1,7 чел.-дня в 1942 г. до 1,5 чел.-дня в 1943 г. Повысилась заготовка и вывозка древесины специального назначения. Если в 1938–1939 гг. спецдревесины в Приморском крае было вывезено 16 тыс. куб. м, то в 1941–1942 гг. – 64 тыс. куб. м, а в сезон 1943–1944 гг. – 42,7 тыс. куб. м¹⁰⁷. Справляясь относительно успешно с планом по заготовке оборонных заказов, трест Приморсклес далеко не удовлетворял самые насущные нужды жителей края¹⁰⁸. Значительно снизили лесозаготовки и самозаготовители¹⁰⁹.

Всего в Приморском крае было заготовлено в 1945 г. 2 млн куб. м леса, из них 75% – воинскими организациями ТОФа, округа и НКВД (строительство № 500), использовавшими лес в основном на дрова; остальное было вывезено самозаготовителями и Приморсклесом. Численность постоянных рабочих в отрасли сократилась, уменьшилось число машин, леспромхозы не получали запасных частей, горючего – все это сказалось на объеме лесозаготовок. Происходило и снижение плана работы, несмотря на это с 1939 г. трест Приморсклес ни разу не выполнил план. Лишь осенью и зимой 1945 г. положение стало меняться. Лесозаготовительные предприятия лучше снабжались топорами и пилами. Транспортному обеспечению способствовало поступление лошадей и новых автомобилей «Studebaker»¹¹⁰.

Расширились лесоразработки за счет применения труда пленных японцев. Использование их в народном хозяйстве страны было определено решением Государственного Комитета Оборона от 23 августа 1945 г. В край было завезено 54 966 военнопленных, из которых 9 тыс. направлено в лесную промышленность, что составило 80,5% всей рабочей силы треста Приморсклес. Производительность труда военнопленных была невысокой. Если кадровые лесорубы выполняли нормы на 300–400%, то пленные – на 21%¹¹¹.

Деревообрабатывающая и лесопильная промышленность в Приморском крае в 1945 г. была представлена 30 предприятиями, крупнейшими из которых были лесозавод № 1 Дальдревтреста на ст. Уссури, тарный комбинат Главвостокрыб НКПП и док № 136 управления Тихоокеанского флота ст. Владивосток, лесозавод № 19 НКлес и бондарный завод АКО на ст. Иман, фанерный завод на ст. Океанская, завод по производству ульев на ст. Евгенийевка, столярная мастерская Артемуголь на ст. Озерные ключи¹¹². Лесозаготовительные предприятия Приморского края в 1945 г. не удовлетворяли полностью потребности края, поэтому сюда завозились в значительном количестве деловая древесина и шпалы с Амурской и Дальневосточной железных дорог¹¹³.

Неоценимое значение в решении продовольственной проблемы в годы войны имела рыбная промышленность. Свертывание лова рыбы в северных морях, на Черном море и Волге обусловило повышение нагрузки на Дальневосточный бассейн, ставший наряду с Каспийским основным поставщиком морепродуктов в стране. В 1941 г. на Дальнем Востоке работа отрасли была сопряжена с трудностями, вызванными не только несовершенством и малочисленностью флота, но и изменением гидрологического режима дальневосточных вод.

Несмотря на то, что в Хабаровском крае в 1941 г. было выловлено рыбы на 236 тыс. ц больше, чем в предыдущем году, это составило 96,4% от плана. Предприятиями АКО было полностью сорвано производственное задание по добыче морского зверя. Плохо справились с государственными программами лова рыбы Нижнеамурский и Среднеамурский госрыбтресты. Среди колхозных организаций не выполнили план 1941 г. в Хабаровском крае Сахалинский рыбацсоюз (84%), Нижнеамурский рыбацсоюз (65,6%) и Среднеамурский рыбацсоюз

(73,3%). Из 11 моторно-рыболовных станций только 4 успешно отчитались о работе за год¹¹⁴.

В январе 1942 г. в постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) отмечалось, что придается исключительно важное значение делу развития рыбных промыслов в бассейнах рек Сибири и на Дальнем Востоке для обеспечения страны рыбой и рыботорговлей. СНК СССР и ЦК ВКП(б) постановили по бассейнам Дальнего Востока установить план добычи рыбы на 1942 г. 3360 тыс. ц с доведением в 1943 г. до 4560 тыс. ц против фактически добытых в 1941 г. 2704 тыс. ц¹¹⁵.

С 1942 г. по 1944 г. всего по Амурскому бассейну добыто рыбы на 479 тыс. ц или на 18,4% больше, чем было добыто рыбы за три предшествующих года – с 1939 по 1941 год. Размеры улова лососевых по Амурскому бассейну, несмотря на ежегодное увеличение орудий лова, были подвержены большим колебаниям и имели тенденцию к постепенному их снижению в общих объемах добычи рыбы. В районах Нижнеамурского и Сахалинского госрыбтрестов с 1942 по 1944 г. было добыто лососевых на 93 тыс. ц меньше чем за три предшествующих года – с 1939 по 1941 г. Главамуррыбпромом было выловлено рыбы в 1939 г. 883,9 тыс. ц, в 1940 г. – 842,7 тыс. ц, 1941 г. – 826,0 тыс. ц, в 1942 г. – 860,0 тыс. ц, 1943 г. – 1181,0 тыс. ц, в 1944 г. – 1030,0 тыс. ц. Из указанных лет план по добыче рыбы этой организацией был выполнен только в 1939 г. (103,1%) и в 1943 г. (102,3%). Вырос вылов мелкого частика. Уменьшился вылов наиболее ценных пород: толстолобика, сазана, леща, сома и щуки¹¹⁶. Озабоченность вызывало то, что не было сил и средств для работы по восстановлению рыбных запасов.

Неуклонно росла по Амурскому бассейну добыча сельди, прежде всего, за счет резкого увеличения ее вылова Охотским трестом, в районе действия которого наблюдались достаточно высокие запасы и концентрированный ход рыбы. В районах Сахалина и Нижнего Амура, напротив, движение сельди было разреженным ввиду частых гидрометеорологических изменений. Особенно лов сельди получил развитие в 1942–1944 гг. По сравнению с 1938 г. он возрос в 1944 г. почти в 3 раза, а по Охотско-Аянскому тресту за это же время в 8,5 раза. Однако в 1944 г. план добычи сельди выполнен только

на 89%. Недовыполнение плана по добыче сельди в 1944 г. произошло за счет Сахалинского и Нижнеамурского трестов¹¹⁷.

В Приморском крае деятельность предприятий государственной рыбной отрасли объединялась и направлялась Главным управлением рыбной промышленности востока (Главвостокрыбпром). В его ведении находились флот, комбинаты и заводы по переработке морепродуктов, подсобные предприятия. В 1941 г. Главвостокрыбпром план не выполнил, было заготовлено 684,0 тыс. ц морепродуктов, то есть почти в 2 раза меньше, чем в 1940 г.¹¹⁸ Рыбаки объясняли это тем, что сардина – основной объект ловли – шла разряженными косяками и вдалеке от берегов. Приморский краевой комитет партии указывал на недостаточное внимание к ловле других пород рыб: красноперки, корюшки, камбалы, пеленгаса. Партийное и хозяйственное руководство, озабоченное выполнением плана вылова рыбы, шло на чрезвычайные меры, заставляя рыболовецкие бригады выходить в море в штормовую погоду¹¹⁹.

План 1943 г., как по добыче рыбопродукции, так и по выработке консервов, рыбная промышленность Приморья перевыполнила, хотя тем самым дала только 72% добычи и 93% выработки консервов по отношению к уровню, достигнутому в 1940 г. За годы войны пришлось проделать большую работу по перестройке рыбной промышленности, вызванной тем, что основная промысловая рыба Приморья сардина, составлявшая до 1941 г. 85% всей добычи в крае, перестала мигрировать в Японское море: в 1940 г. ее вылов составил 905 тыс. центнеров, в 1941 г. – 124 тыс. ц, в 1942 г. – 29 тыс. ц, а в 1943 г. он прекратился совсем. Предприятия, строившиеся, оснащавшиеся орудиями лова и укомплектованные кадрами для ловли сардины, вынуждены были готовиться к добыче рыбы других пород. Уже в 1942 г. удалось общий лов рыбы довести до 559 тыс. ц против 392 тыс. ц в 1941 г. Кроме этого, потребовалось ликвидировать сезонность в добыче рыбы и переключиться на круглогодичную работу. В 1944 г. почти все южные рыболовецкие комбинаты и значительную часть рыболовецкого флота перебазировали на север. В северных бухтах Приморья было организовано 10 экспедиционных рыбоперерабатывающих береговых баз. На экспедиционном лове в северном Приморье и Сахалине работало более 2500 рыбаков, 33 сейнера, 60 кавасаки, 80 ставных и закидных неводов. При-

нятые меры дали возможность увеличить лов рыбы¹²⁰. Предприятиями Главвостокрыбпрома и рыболовецкими колхозами в Приморском крае было добыто в 1941 г. 560,3 тыс. ц, а в 1943 г. – 605,6 тыс. ц рыбы (без других морепродуктов)¹²¹. В трудных условиях находились краболовы и китобои, которые в течение 6–8 месяцев работали в отрыве от своих баз. Добывающий флот использовался на транспортных работах. Береговое хозяйство плохо готовилось к пугине, что приводило к потерям выловленных морепродуктов. В Приморье краболовный трест сократил добычу крабов с 135,3 тыс. ц в 1941 г. до 14,5 тыс. ц в 1943 г.¹²² Основная часть продуктов рыбного промысла поступала во владивостокский холодильник, откуда транспортировалась по железной дороге на запад¹²³. Всего предприятиями Главвостокрыбпрома в 1943 г. добыча морепродуктов составила 895,5 тыс. ц¹²⁴.

Судостроительные предприятия рыбной промышленности в значительной степени сократили строительство судов в годы войны. К середине 1944 г. весь флот Главвостокрыбпрома (сейнеры, катера, кавасаки, шхуны, баржи, кунгасы) состоял из 1129 судов, из них 22,5% – в возрасте более 10 лет; 42,1% – 7–9 лет; 17,8% – 5–7 лет; 11,8% – 3–5 лет и 5,8% – до трех лет – 65 ед.¹²⁵ Превалировали суда, построенные в 30-е годы, и лишь малая часть сошла со стапелей судостроительной промышленности в период войны.

Владивостокский морской рыбный порт занимался переработкой снабженческих грузов и почти всей рыбопродукции, вырабатываемой предприятиями рыбной промышленности Приморского и Хабаровского краев. В Приморье располагался тарный комбинат, объединявший две баночные фабрики, бочкотарный и электролитный цеха, полностью удовлетворявшие потребности консервных заводов Главвостокрыбпрома и частично предприятий Камчатки и Охотска¹²⁶.

Рыбная промышленность Приморского края в 1944 г. план по обработке рыбы перевыполнила, выпустив 28 099 тыс. условных банок консервов вместо 28 000 тыс., что превысило выработку 1943 г. на 2455 тыс. условных банок. Из 24 рыболовецких комбинатов и 33 колхозов хорошо справились со своими задачами 15 комбинатов и 24 колхоза. ВЦСПС и Наркомрыбпром рыбным

предприятиям, МРС, колхозам, судам и неводным бригадам в 1944 г. присудили 64 премии на сумму 1211,5 тыс. руб.¹²⁷

Акционерное камчатское общество с 1942 г. перешло на круглогодичный лов и обработку рыбы. Более интенсивно осваивалась добыча частичковых пород: камбалы, наваги, корюшки и др. Если в 1940 г. их было выловлено 17 тыс. ц, то в 1945 г. – 302 тыс. ц. Приток рабочих существенно сократился, и в то время, когда Акционерному камчатскому обществу в период путины 1943 г. требовалось более 20 тыс. чел., было занято только 16,5 тыс. Обеспечение кадрами решалось за счет переселения более 2 тыс. хозяйств колхозников на Камчатку, вовлечения женщин и подростков в производство. Добыча рыбы и морского зверя в Камчатской области за годы войны увеличилась в 2 раза, производство рыбных консервов – в 2,5 раза, а доля АКО в добыче рыбы в СССР поднялась до 14%, в выпуске рыбных консервов – до 27%¹²⁸.

Рыболовы Камчатки в годы войны добыли 3,2 млн ц рыбы или на 1 млн больше, чем за пять довоенных лет. Выработка в войну консервов превысила предвоенную выработку за пятилетие на 574 тыс. ящиков, что равнялось среднегодовой выработке во время войны¹²⁹.

В наиболее сложных условиях работы оказались в годы войны предприятия местной промышленности. Они не обеспечивали потребности населения. Из торговой сети исчезли товары широкого потребления. Проблемой для населения стала покупка посуды, мебели, стекольных изделий, ручек, линеек и т.д. Многие предприятия местной промышленности выполняли заказы предприятий союзного значения, превратившись в их придаток.

В 1941 г. в Хабаровском крае только швейные фабрики комиссариата легкой промышленности и некоторые районные промышленные и пищевые комбинаты выполнили производственные задания. Предприятия местной промышленности за 11 месяцев 1941 г. выпустили готовой продукции в неизменных ценах 1926/27 гг. на сумму 4328 тыс. руб., что составило 76,6% к плану, в том числе товаров широкого потребления на 1800 тыс. руб. (54,3% к плану). Неудовлетворительно выполнялись задания по обеспечению изделиями, в которых особенно нуждались жители деревень: по производ-

ству телег – на 30,4%; саней – на 28%; гончарных изделий – на 18%, мыловарению – на 5,5% и т.д.¹³⁰

На заседании восьмой сессии Хабаровского краевого Совета депутатов трудящихся 25–26 сентября 1943 г. отмечалось, что местная промышленность в указанном году увеличила выпуск продукции, расширила ассортимент гончарных и бондарных изделий. Но это не могло привести к удовлетворению насущных потребностей населения. В 1943 г. все предприятия местной промышленности края работали на местном сырье, утиле и отходах. Большинство из них были маломощными, плохо оснащенными техникой. Из 43 районных предприятий только 6 пользовались электроэнергией для механизации производства, 12 имели свои силовые установки. Во всех предприятиях местной промышленности Хабаровского края насчитывалось лишь 152 различных станка, в результате на 12 работающих приходился 1 станок. Ручной труд при ограниченном наличии рабочей силы, привлеченной в основном за счет подростков и женщин, не обеспечивал массовое производство товаров широкого потребления нужного качества. В частности, в г. Комсомольске промышленный трест выпускал продукции широкого потребления на 1 жителя на 1 руб. 24 коп. в месяц¹³¹.

Несмотря на трудности с созданием прочной сырьевой базы, подбором и подготовкой кадров, механизацией трудоемких процессов местная промышленность в годы войны не стояла на месте. К концу 1945 г. в Хабаровском крае она была представлена 46 промышленными комбинатами, в то время как в 1941 г. – 25. Объем выпускаемой ими продукции вырос до 13,0 млн руб. против 3,8 тыс. руб. в 1941 г. За период войны были вновь созданы Комсомольский горпромтрест, Смидовический, Ленинский и Сталинский промкомбинаты Еврейской автономной области, Благовещенский, Тамбовский, Верхнебуреинский и Селемджинский Амурской области, Охотский, Чумиканский Нижне-Амурской области, Александровский и Охинский на Сахалине горпромкомбинаты; Мильковский, Алюторский райпромкомбинаты Камчатской области и др. Местная промышленность освоила выпуск 38 видов изделий. В Амурской области до войны в ме-

стной пищевой промышленности не было пищекомбинатов и консервных заводов, они были созданы во время войны¹³².

До войны, в 1940 г, местную промышленность Камчатки представляли 10 артелей промысловой кооперации, имевшие 46 цехов и мастерских. Их валовая продукция составляла менее 6 млн руб. В 1944 г. в области уже насчитывалось 18 артелей со 118 цехами и мастерскими, которые давали продукции на 10,5 млн руб. Артели освоили производство лыжной мази, мастики, сыромятной кожи, смолы, добычу серы. Большое внимание обращалось на заготовку противочинготных средств: сушили черемшу, ягоды шиповника, изготавливали отвар еловой хвои и т.д. В артелях, как правило, работали пенсионеры и инвалиды. В 1941 г. на Камчатке стали возникать предприятия местной промышленности, подведомственные облисполкому. К концу войны в системе облместпрома было 5 райпромкомбинатов с 41 цехом. Если до войны из местного сырья было выпущено продукции на 683 тыс. руб., то уже в 1943 г. – на 7 млн, то есть в 10 с лишним раз больше¹³³.

Производство промышленной продукции на Дальнем Востоке в 1945 г. по сравнению с 1940 г. увеличилось на 12%. Более значительным был рост в Хабаровском крае – на 43%¹³⁴. Наряду с Приморским краем как основной топливной базой Дальневосточного региона выросла роль Амурской области, где добыча угля увеличилась с 2776 тыс. т в 1940 до 3046 тыс. т в 1945 г.¹³⁵. Укреплению энергетической базы способствовало продолжение в годы войны строительства электростанций. В 1941 г. была пущена станция Гайдамакской МРС, в 1942 г. – Спасской МТС, рыбокомбината «Валентин», Гродековского райкомхоза, в 1943 г. рыбокомбината «Тафуин», Тернейской МРС и пр.¹³⁶

В регионе получила развитие металлургическая промышленность, повысилась выработка электроэнергии и добыча угля (табл. 2). Если в целом по стране произошел спад производства важных видов продукции, то в восточных районах, напротив, увеличение. В выработке стали, проката, электроэнергии доля Дальнего Востока была невысокой, но в добыче рыбы она в 1945 г. составила 30,4% от показателя по СССР.

Таблица 2

Производство отдельных видов продукции

Показатели	СССР		Западная Сибирь		Дальний Восток	
	1940 г.	1945 г.	1940 г.	1945 г.	1940 г.	1945 г.
Производство стали (тыс. т)	18 317	12 252	1870	2408	–	55
Производство проката	13 113	8485	1370	1858	–	41
Производство электроэнергии (млн квт-час)	48 309	43 257	1863	4075	636	924
Улов рыбы организациями Министерства рыбной промышленности СССР (тыс. т)	1293	998	Нет данных	Нет данных	308	303
Добыча угля (тыс. т)	165 923	149 333	22487	Нет данных	6595	7020

Таблица составлена на основании: Научный архив ДВО РАН. Ф. 1, оп. 8, д. 90, л. 119; Народное хозяйство СССР в 1959 г. Стат. ежегод. – М.: Госстатиздат ЦСУ СССР, 1960. С. 193, 180; Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1973. С. 231, 233, 235; Народное хозяйство РСФСР: Стат. ежегод. – М.: Гос. стат. изд-во, 1959. С. 86.

Постановлением Государственного Комитета Обороны 26 мая 1945 г. было предписано обязать Наркомвооружения, Наркомминвооружения, Наркомэлектропром, Наркомсредмаш, Наркомнефть, Наркомстанкостроения, Наркомместпром, Управление промкооперации при СНК РСФСР, Наркомсудпром, Наркомтяжмаш и пр. представить свои предложения о номенклатуре и размерах производства гражданской продукции на освобожденных от производства вооружения мощностях, агрегатов и комплектующих изделий к ним. В третьем квартале 1945 г. начался частичный перевод производства с военной на гражданскую продукцию¹³⁷.

Если в довоенный период дальневосточные районы могли рассчитывать на поступление продуктов из районов с развитым земледелием, то в годы войны нужно было использовать собственные возможности. Армии и населению необходимо было продовольствие, а промышленности – сырье. Возможности технического обеспечения совхозов и колхозов резко понизились, мужчины ушли на фронт, и их место заняли женщины и дети, что, несомненно, многократно осложнило условия труда.

Капитальные вложения Народного комиссариата земледелия СССР в строительство, энергетику, сельскохозяйственные материалы и инвентарь уже в 1941 г. были сокращены почти в 2 раза. На 71% уменьшились капитальные вложения по линии Народного комиссариата земледелия РСФСР (к 1942 г.), а по сравнению с 1940 г. они сократились почти в 5 раз¹³⁸.

На фоне снижения материального обеспечения и оттока рабочей силы на Дальнем Востоке раздвигались границы сельскохозяйственных угодий. Так, в 1941 г. в Приморском крае увеличилась посевная площадь с 292 тыс. га до 344 тыс. га, то есть на 17,8%¹³⁹, в Амурской области по 15 районам (без двух северных) по сравнению с 1940 г. она возросла на 8,4%. Особенно расширились посевные площади подсобных хозяйств промышленных предприятий и различных учреждений. В Амурской области их рост составил в 1941 г. 55,3%¹⁴⁰.

Многие хозяйства Дальнего Востока, несмотря на трудности со снабжением и комплектованием кадров, в 1941 г. добились успехов в развитии производства. Колхозы и совхозы Амурской области значительно повысили поставку сельскохозяйственных продуктов государству. Высоких урожаев пшеницы и картофеля добились колхозы Тамбовской области. Хорошие урожаи пшеницы получили колхоз им. Чкалова Тамбовского района и колхоз им. Калинина Ивановского района. Колхоз им. Лазо Серышевского района вырастил высокий урожай лука-севка, колхоз им. Ворошилова Тамбовского района – капуста. Отличились при проведении сельскохозяйственных работ трактористы Еркевецкой МТС Ломака и Умников¹⁴¹, Лохвицкой МТС – Филюленко, Волочаевской МТС – Тетерин¹⁴² и др. Хозяйствами

Амурской области в 1941 г. было сдано государству хлеба на 15 212 т больше, чем в 1940 г., картофеля больше на 46 960 т, овощей – на 5368 т¹⁴³.

За 1941 г. в колхозах Амурской области возросла численность крупного рогатого скота на 15,5%, свиней – на 22,8%; в совхозах и прочих государственных хозяйствах соответственно на 17 и 30%. На 1 января 1942 г. в колхозах Амурской области имелось 1916 ферм. В Тамбовском, Ивановском, Завитинском, Благовещенском районах располагалось по три фермы и более. Удой на одну фуражную корову в колхозах Амурской области составил 1100 л, в то время как в 1940 г. он составлял 1000 л, то есть колхозы получили 15 130 ц дополнительно молока. В колхозе «Амурский партизан» Тамбовского района по плану на 1941 г. нужно было надоить 85 794 л молока, фактически было надоено 95 802 л, что в среднем на одну фуражную корову составило 1760 л. Среди лучших доярок была Анна Поршина¹⁴⁴.

В Приморском крае в 1941 г. повысилась урожайность картофеля, овощей, сахарной свеклы. Армии и флоту хозяйствами края было сдано в 1940 г. картофеля 24 245 т, в 1941 г. – 43 046 т, овощей соответственно – 11 924 и 30 410 т. За 10 месяцев 1941 г. количество крупного рогатого скота в Приморье увеличилось на 8292 голов или на 15,4, свиней на 8668 голов или 41,3%, овец на 7682 головы или на 29%. Повысилась продуктивность животноводства, хотя план развития животноводства не был выполнен.

В предвоенные годы в Камчатскую область и на Северный Сахалин завозилось большое количество картофеля для питания и посадки. В 1941 г. колхозы, совхозы и подсобные хозяйства этих областей, сдав значительное количество картофеля государству, полностью обеспечили себя также и семенным фондом¹⁴⁵.

В зоне влияния Дальстроя – на побережье Охотского моря, в системе реки Колымы и ее притоков до границы ЯССР – площадью 409,6 кв. км в конце 1941 г. имелось 23 колхоза, объединявших 1229 хозяйств. Колхозы занимались охотой на пушного зверя, оленеводством, огородничеством, приморские сельскохозяйственные объединения также ловили рыбу и били морского зверя. Удельный вес колхозов в общем плане лова рыбы по Дальстрою в 1941 г. составил

более 50%, и всего за год они сдали государству 94 250 ц рыбы против 78 618 ц в 1940 г., выполнив план на 121%. Охота на нерпу, ларгу, сивуча помогала решить продовольственную проблему. Оленеводство имело большое значение, как в разрешении мясной, так и в отношении транспортной проблемы¹⁴⁶. В период войны важным источником валютной прибыли был пушной промысел. За годы войны охотники Колымы сдали государству пушнины почти на 4 млн руб. В добыче зверя принимали участие женщины-охотницы¹⁴⁷.

На севере Дальнего Востока обязательные государственные поставки взимались до войны только по мясу. С 1941 г. они распространялись на овощи, картофель и другие продукты. В Чукотском округе были установлены жесткие планы сдачи государству оленьего мяса с колхозов, сельхозартелей и товариществ. С единоличников взимали нормы больше, чем с коллективизированных хозяйств. Промышленные предприятия, чтобы улучшить снабжение продовольствием, создавали свои подсобные хозяйства. АКО организовало новые сельскохозяйственные фермы при каждом рыбокомбинате. Агробазы (комплексные животноводческо-овощные хозяйства) развивались на приисках и других предприятиях. В открытом грунте выращивали картофель, капусту, в парниках – огурцы, помидоры и другие овощи. Из совхозов Приморья на север поступали, главным образом, овощи¹⁴⁸. Централизованные поставки из южных районов Дальнего Востока дополнялись за счет местного производства.

Усилиями работников сельского хозяйства было увеличено поступление важных видов продукции населению и армии. Однако выращенный в 1941 г. урожай в Дальневосточном регионе не удалось собрать полностью. Колхозами и совхозами Хабаровского края при уборке зерновых и технических культур были допущены потери не менее 2 ц с га, а в отдельных хозяйствах – до 50% урожая и более¹⁴⁹. Приморские земледельцы в ноябре 1941 г. еще не обмолотили хлеб, не убрали рис и сою, не вывезли сахарную свеклу. В 1941 г. в Хабаровском крае на заготовительные пункты было сдано 2040 тыс. ц зерна, колхозы Приморья сдали государству в счет обя-

зательных поставок и натуральной оплаты за услуги МТС 659213 ц зерновых культур¹⁵⁰.

Колхозы и совхозы вынуждены были широко применять неквалифицированный труд подростков, привлекать военнотружеников в наиболее напряженные периоды работы на полях. ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР в телеграмме от 11 апреля 1942 г. обязали местные органы власти обеспечить проведение весеннего сева в колхозах и совхозах ранних зерновых за 12 рабочих дней. Несмотря на опасность заморозков, в Приморском крае весенние полевые работы начались очень рано. На 15 мая сев ранних зерновых закончили 10 районов: Буденовский, Ольгинский, Шкотовский, Сучанский, Барабашский и др. К передовым относился Анучинский район, уложившийся в сроки, определенные партийно-правительственным постановлением¹⁵¹.

Полевые бригады, регулярно перевыполнявшие нормы выработки, получали звание фронтовых. На весеннем севе в 1942 г. в Амурской области работало 56 таких бригад. Трактористка Варвара Щербина 30 мая 1942 г. установила областной рекорд, засеяв 33 гектара в день. Трудовой подвиг совершила трактористка Партизанской МТС Октябрьского района Амурской области Настасья Зуб: работая двое суток без перерыва, она в дневное время занималась вспашкой земли и в ночное – ремонтом своей машины¹⁵².

Недостаток техники, запасных частей для тракторов и комбайнов, горючего привел к повышению доли ручного труда, упрощению агротехнических приемов. Это не могло не отразиться на положении в сельском хозяйстве. В Приморском и Хабаровском краях в период с 1941 по 1943 гг. в 2 раза снизилась урожайность и валовой сбор зерновых и бобовых¹⁵³.

Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 15 февраля 1942 г. были повышены нормы обязательных поставок мяса государству. Кроме того, в 1943 г. истек срок льгот, предоставленных Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 11 декабря 1933 г. «О льготах для населения и колхозов Дальнего Востока». Все это усилило бремя, лежащее на колхозах и совхозах. До 1942 г. для колхозов Хабаровского края действовала норма поставки государству 1 кг мяса, а с учетом льготы – 0,5 кг. Согласно новым условиям колхозы края в 1943 г. должны были поставлять уже 2 кг с одного га земельной

площади (пашни, луга и пастбища). К началу 1944 г. на фермах Хабаровского края имелось 59 427 голов крупного рогатого скота или 133,6% к наличию поголовья на 1 января 1940 г. и овец 35 200 голов или 186,2%. На 1 ноября 1944 г., включая авансовую поставку 1943 г., колхозами края было сдано мяса государству обязательных поставок и в фонд Красной Армии 26343 ц мяса или 72,1% к плану. Вследствие отсутствия в колхозах концентрированных кормов и небольшого наличия корнеплодов выращивание свиней колхозами не производилось. Колхозы были вынуждены сдавать государству в счет поставок и в обмен на семенное зерно, главным образом, маточное поголовье – коров и телок. В итоге за 10 месяцев 1944 г. большие размеры сдачи крупного рогатого скота при высоком падеже привели к сокращению поголовья крупного рогатого скота в колхозах края на 7,1% и поголовья коров – на 6,7%¹⁵⁴.

По стране в 1943 г. валовой сбор хлеба оставался примерно таким же, как и в 1942 г., то есть 29,4 млн т (менее одной трети довоенного). Свыше четверти валового сбора хлеба и много другой сельскохозяйственной продукции дали освобожденные области. Не возросли по сравнению с 1942 г. заготовки мяса. На сравнимой территории страны валовая продукция сельского хозяйства в 1943 г. оказалась ниже уровня 1942 г., что свидетельствовало о сокращении продовольственных фондов¹⁵⁵.

К началу 1944 г. советские войска освободили такие важные сельскохозяйственные районы, как Северный Кавказ, Кубань, Придонье, Левобережная Украина. Уже в 1944 г. сельское хозяйство получило 5,1 тыс. тракторов (в пересчете на 15-сильные) против 1 тыс. в 1943 г. Увеличился выпуск плугов, культиваторов, жаток, молотилок¹⁵⁶.

Посевная площадь по всем категориям хозяйств на территории РСФСР в 1945 г по сравнению с 1940 г. снизилась в 1,4 раза. Несколько возросли посевы бахчевых и картофеля, но меньше было посеяно зерновых, технических и кормовых культур. Произошло уменьшение численности продуктивного скота. Особенно заметным этот процесс был в колхозах республики, где поголовье крупного рогатого скота сократилось в указанный период в 1,3 раза, свиней – в 2,5 раза, овец и коз – в 1,6 раза, лошадей – в 2,4 раза¹⁵⁷.

На XVII пленуме Приморского крайкома ВКП(б) в октябре 1944 г. подчеркивалось, что за годы войны в Приморском крае резко ухудшилось состояние сельского хозяйства. Больше чем на одну треть сократились общие посевные площади, в два с половиной раза снизились посевы основной ведущей культуры в зерновом хозяйстве края – пшеницы. В крае почти не занимались рисосеянием. Резко снизилась урожайность всех культур. Край на протяжении предыдущих трех лет не выполнял государственные планы по хлебозаготовкам. Натуральные доходы колхозников снизились с 1,3 кг в 1940 г. до 0,3 кг в 1943 г. на трудодень, а в 75 артелях колхозники совсем не получали хлеба. Из года в год уменьшались семенные фонды, а это вело к сокращению посевных площадей. Иссякли совершенно фуражные фонды, что пагубно сказалось на состоянии животноводства¹⁵⁸. Сельское хозяйство потребности края не удовлетворяло, и недостающее количество продуктов (в основном хлебные грузы) завозилось извне. В 1945 г. недостаток покрывался в основном за счет импорта и частично за счет ввоза из других районов.

Слабо развивалось сельское хозяйство в Хабаровском крае. Его общая посевная площадь составила в 1945 г. 47,1 тыс. га, из них под зерновые (пшеница, овес) – 22,0 га; картофель и овощи – 23,0 га; технические культуры (соя) – 2,1 га. поголовье скота также было сравнительно небольшим и составляло: лошадей – 8776 голов, крупного рогатого скота – 37 600 голов, овец – 8090, свиней – 18 664. Потребность населения и промышленности Хабаровского края покрывалась сельскохозяйственной продукцией, завезенной из Амурской области и из западных районов страны¹⁵⁹. В 1945 г. натуральная оплата трудодня колхозников, и прежде всего хлебом, намного возросла. В основных сельскохозяйственных районах края в большинстве колхозов средняя выдача на трудодень составила от 1 до 2 кг и более¹⁶⁰.

В начале февраля 1945 г. было принято Постановление ЦК ВКП(б) «О мерах по подъему сельского хозяйства и укреплению продовольственной базы в Хабаровском крае». За 1943–1944 гг. в крае произошло резкое сокращение посевных площадей и особенно по основной продовольственной культуре – пшенице. Машинно-тракторный парк также ухудшил свою работу, в связи с чем госу-

дарственные планы подъема чистых паров и зяби, их культивации, междуурядной обработки пропашных культур как важнейших агротехнических мероприятий, обеспечивавших получение высоких урожаев, выполнялись в незначительных объемах. Урожайность и валовые сборы сельскохозяйственных культур значительно понизились, поэтому колхозы своих обязательств перед государством не выполняли, оставались без семян и уменьшили выдачу продуктов колхозам на трудодни. Лишь в 1945 г. удалось добиться некоторых положительных результатов в сельском хозяйстве по сравнению с 1944 г.¹⁶¹

Значительно продвинулось сельскохозяйственное производство на Камчатке. Здесь за годы войны посевные площади по всем видам хозяйств увеличились в 2 раза; значительно возросла урожайность. Если в 1940 г. картофеля в колхозах было собрано по 35 ц с га, то в 1945 г. – 73 ц, и его потребление на душу населения увеличилось соответственно с 50 до 150 кг. В целом валовой сбор картофеля и овощей вырос за годы войны более чем в 4 раза. В указанный период в Камчатской области поголовье крупного рогатого скота увеличилось на 24%, лошадей – на 27%, овец – на 98%. В 1944 г. государству было сдано более 9 тыс. ц мяса против 1 тыс. ц в 1940 г. Быстро развивалась ведущая отрасль животноводства области – оленеводство. К концу войны на Камчатке насчитывалось более 600 тыс. оленей или 25% общесоюзного и 15% мирового поголовья¹⁶².

Возвращение Советскому Союзу после второй мировой войны Южного Сахалина привело к кардинальным изменениям в составе и численности его населения, а также повлекло за собой множество проблем, связанных с восстановлением производства и транспорта на острове. В административном центре освобожденной от японцев части Сахалина – городе Тойохара (Южно-Сахалинск) – на 14 сентября 1945 г. насчитывалось около 43 тыс. чел., из них 98% составляли японцы. С началом войны на Дальнем Востоке из Тойохара на Хоккайдо эвакуировалось 10 тыс. японцев¹⁶³.

Ведущее место в экономике Южного Сахалина занимало сельское хозяйство. К концу 1945 г. оно было представлено 8455 мелкими крестьянскими хозяйствами и 46 фермами, обеспечивавшими города картофелем, овощами, молочными продуктами и

сырьем для работы заводов. Посевная площадь наибольшего развития достигла в 1937 г. – 36,2 тыс. га. За годы войны она сократилась на 13,4 га. Агротехника осуществлялась достаточно высокая: значительное применение минеральных удобрений, широкорядные посевы, многократная междурядная обработка – все это вместе с дешевой рабочей силой создавало предпосылки для высокого урожая. Однако отток населения в период военных действий на Сахалине отрицательно сказался на проведении сельскохозяйственных работ. Значительно ухудшилось и состояние животноводства на Южном Сахалине, которое в мирный период было достаточно развито и высокопродуктивно. Если в 1944 г. имелось 16225 крупного рогатого скота, 10225 лошадей, 1418 овец, 3220 свиней, то на 20 ноября 1945 г. было 1915 крупного рогатого скота, 5141 лошадей, 278 овец, 121 свинья¹⁶⁴. Подъем сельского хозяйства Южного Сахалина зависел от завоза рабочей силы и техники.

На территории Южного Сахалина и, прежде всего, Тойохара располагались промышленные предприятия: бумажная фабрика, сахарные, спиртоводочные, кожевенные и лесопильные заводы, механическое предприятие, производившее металлические печи и мелкое оборудование, завод по изготовлению бетонных труб и пр. До войны они были неплохо оснащены техникой, которая в 1945 г. частично была вывезена отбывшими в Японию прежними владельцами. С окончанием военных действий не только военное, но и гражданское имущество промышленных, торговых и транспортных предприятий, включая оборудование, материалы, продовольствие, были свезены на склады воинских частей и расходовались ими бессистемно и бесплатно¹⁶⁵.

Советские партийно-правительственные круги ставили задачу формирования местных органов власти на Сахалине, передачи сельскохозяйственных и промышленных предприятий в государственное управление и налаживания их работы. Первостепенное значение отдавалось завозу рабочей силы и созданию перевеса в национальном составе местного населения в пользу выходцев из народов СССР.

Подводя итоги экономического развития российского Дальнего Востока в годы войны, можно заметить, что основной задачей было обеспечение потребностей обороны страны. Вследствие слабости регионального производственного потенциала были приняты меры для развития оборонно-промышленного комплекса. Ускоренный ввод в действие новых предприятий и перестройка ранее действовавших на выполнение военных заказов уже в 1942 г. ошутимо изменили структуру промышленности региона и обусловили ее некоторый подъем. Успехи, достигнутые на фронте в конце 1942 г., и перелом в войне, наступивший в 1943 г., были в немалой степени обусловлены успехами в далеком тылу.

Прекращение поставок из западных районов страны побудило к активному поиску местных ресурсов и более рациональному их использованию. Наиболее технически оснащенные предприятия наряду с собственной продукцией выполняли специальные заказы на оборудование для вновь построенных заводов, электростанций, мастерских. Благодаря творчеству и инициативе рабочих и инженеров, внедрялись оригинальные технические решения. Сплав новаций, конструирования сложных машин и механизмов с кустарным изготовлением простейших деталей и инструментов позволял частично преодолеть дефицит материально-технического обеспечения. Поставки союзников сыграли свою положительную роль в обеспечении не только армии и флота вооружением, но также заводов и фабрик новым оборудованием и техникой.

Дальневосточный регион послужил для страны источником важнейших сырьевых запасов стратегического и экспортного назначения. Как и в 30-е годы важную роль в освоении природных богатств Дальнего Востока сыграли заключенные и другие категории спецконтингента. Дальстрой выступил центральной производственно-силовой структурой добычи полезных ископаемых в самых суровых условиях северо-востока.

Первостепенное производство военной техники, оружия и боеприпасов отвлекали основные материальные и людские ресурсы, поэтому проблема самообеспечения региона продовольствием и товарами первой необходимости стояла очень остро. Сельскохозяйственное производство и местная промышленность при самом высоком спросе на их продукцию не могли в должной мере удовлетворить потребности населения.

Сноски и примечания

¹ Кудров В.М. Советская экономика в ретроспективе: опыт переосмысления. – М.: Наука, 1997. С. 60.

² Там же. С. 60.

³ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1973. С. 86.

⁴ В сопоставимых ценах уровня начала 80-х годов XX в.

⁵ Народное хозяйство СССР. 1922–1982 // Юбил. стат. ежегод. / ЦСУ СССР. – М.: Финансы и статистика. С. 369.

⁶ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 3 (Здесь и далее в ценах прошлых лет за исключением специально оговоренных случаев).

⁷ Подсчитано на основании: Там же, л. 16,18.

⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 41.

⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 44.

¹⁰ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 110.

¹¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 110, 111.

¹² ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 24.

¹³ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 111.

¹⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 24.

¹⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 110.

¹⁶ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне. Очерки. – Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1973. С. 16.

¹⁷ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 110.

¹⁸ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири... С. 215.

¹⁹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 11.

²⁰ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 115, 116.

²¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 11.

²² ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 116.

²³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 107.

²⁴ Приказ о плане строительства кораблей на второе полугодие 1941 г. № 00184/оп 11 июля 1941 г. ЦВМА, ф. 79, д. 39788, л. 229–231. <http://town.ural.ru/ship/docs/docsnk44.php3#z2>

²⁵ ГАПК. Ф. 27, оп. 3, д. 6, л. 83.

²⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 63.

²⁷ Директива военному совету ЧФ об итогах подводной войны за 6 месяцев 1941 г. № 159/ш 6 января 1942 г. 21.25. ЦВМА, ф. 216, д. 12616, л. 126–127. <http://town.ural.ru/ship/docs/docsnk44.php3#z2>

²⁸ Приказ об итогах боевого использования подлодок ВМФ за полтора года войны и задачах на 1943 г. № 0050 7 февраля 1943 г. ЦВМА. Ф. 79, д. 39824, л. 230–235. <http://town.ural.ru/ship/docs/docsnk44.php3#z2>

²⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 64, 64 об.

³⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 26 об., 27.

³¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 64 об.

³² ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 68, 69.

³³ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 39.

³⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 113.

³⁵ Там же, л. 114.

³⁶ Там же, л. 114.

³⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 48.

³⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 48 об.; ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 118.

³⁹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 12.

⁴⁰ Там же, л. 14, 114.

⁴¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 110.

⁴² Подсчитано на основании: Там же, л. 124.

⁴³ В границах тех лет.

⁴⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 49.

⁴⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 33.

⁴⁶ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 6, 24; ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 120.

⁴⁷ Указ Президиума Верховного Совета СССР 13 февраля 1942 г. «О мобилизации на период военного времени трудоспособного городского населения для работы на производстве и строительстве» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967 гг.): В 5 т. – М.: Изд-во полит. литер., 1968. Т. 3. 1941–1952 годы. С. 64.

⁴⁸ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 15.

⁴⁹ ГАПК. Ф. 27, оп. 3. Д. 35, л. 19, 21, 22, 26.

⁵⁰ Глускин И.Н. Подвиг трудящихся Камчатки в годы Великой Отечественной войны. – Петропавловск-Камчатский: Книжная редакция «Камчатской правды», 1959. С. 7.

⁵¹ Дальзаводцы: 1887–1987. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1987. С. 150, 152.

⁵² Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 38.

- ⁵³ Дальзаводцы: 1887–1987... С. 152.
- ⁵⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 27.
- ⁵⁵ Там же, л. 42.
- ⁵⁶ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 111, 114.
- ⁵⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 10.
- ⁵⁸ Там же.
- ⁵⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 7, 8.
- ⁶⁰ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне... С. 13.
- ⁶¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 42 об., 43.
- ⁶² ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 69 об.
- ⁶³ Там же, л. 70 об.
- ⁶⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 8.
- ⁶⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 114.
- ⁶⁶ Там же, л. 110.
- ⁶⁷ Там же, л. 111.
- ⁶⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 68, л. 6.
- ⁶⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 1, д. 1096, л. 19.
- ⁷⁰ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне... С. 12.
- ⁷¹ Кудров В.М. Советская экономика... С. 62.
- ⁷² Гаков В. Зеленая цена победы // Деньги. – 2002. – № 23. С. 53.
- ⁷³ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза // Военно-исторический альманах «Авиация. Техника. Флот». Вып. I. – Харьков, 1998. С. 3.
- ⁷⁴ Гаков В. Зеленая цена победы... С. 54, 55.
- ⁷⁵ Рыжков Н.И. Фактор ленд-лиза // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 3. С. 36–37.
- ⁷⁶ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза... С. 4.
- ⁷⁷ Гаков В. Зеленая цена победы... С. 55.
- ⁷⁸ Горев А.В., Израэлян В.Л., Капица М.С. и др. История внешней политики СССР. 1917–1945 гг. Изд. пятое. Т. 1. – М.: Наука, 1986. С. 441.
- ⁷⁹ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза... С. 13.
- ⁸⁰ Там же. С. 10.
- ⁸¹ Гаков В. Зеленая цена победы... С. 57.
- ⁸² Горев А.В., Израэлян В.Л., Капица М.С. и др. История внешней политики... С. 441.
- ⁸³ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза... С. 11.

⁸⁴ Горев А.В., Израэлян В.Л., Капица М.С. и др. История внешней политики... С. 441.

⁸⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 28.

⁸⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 6.

⁸⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 43, л. 14.

⁸⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 1, д. 1096, л. 18.

⁸⁹ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 65.

⁹⁰ Жихарев Н.А. Очерки истории Северо-Востока РСФСР (1917-1953 гг.). – Магадан: Магаданское кн. изд-во, 1961. С. 233.

⁹¹ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири... С. 231.

⁹² Там же. С. 215.

⁹³ Из корреспонденции С. Батова о досрочном выполнении годового плана золотодобычи трестом «Амурзолото» // Амурская область в годы Великой Отечественной войны. 1945–1945: Сб. док. и материалов – Благовещенск: Хабаровское кн. изд-во, 1976. С. 62, 63.

⁹⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1442, л. 79.

⁹⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 95 об., 97 об.

⁹⁶ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 95, 98.

⁹⁷ Комаров П.И., Заспа Н.И. Четверть века (Из истории развития горной промышленности Дальстроя) // Дальстрой. – Магадан: Магаданское кн. изд-во, 1956. С. 9–10, 12, 13.

⁹⁸ Бацаев И.Д. Колымская гряда архипелага ГУЛаг (заключенные) // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг. – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. С. 57, 58.

⁹⁹ Там же. С. 50.

¹⁰⁰ Там же. С. 60.

¹⁰¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 20.

¹⁰² ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 8.

¹⁰³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 67, л. 105.

¹⁰⁴ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 65.

¹⁰⁵ Там же, л. 65.

¹⁰⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 59, л. 119, 124, 127.

¹⁰⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 20.

¹⁰⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 59, л. 119.

¹⁰⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 20.

¹¹⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 59, 136, л. 137.

¹¹¹ Там же, л. 151, 159.

¹¹² ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 66.

¹¹³ Там же, л. 66.

¹¹⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 18, 19.

¹¹⁵ Постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) 6 января 1942 г. «О развитии рыбных промыслов в бассейнах рек Сибири и на Дальнем Востоке» // Решения партии и правительства... Т. 3. 1941–1952 годы. С. 61.

¹¹⁶ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 39, 44, 47.

¹¹⁷ Там же, л. 47.

¹¹⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 67, л. 71.

¹¹⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 31.

¹²⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 12.

¹²¹ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175. л. 17, 23.

¹²² ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 21.

¹²³ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 66.

¹²⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 67, л. 71.

¹²⁵ Там же, л. 66.

¹²⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 67, л. 61.

¹²⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 1, д. 1096, л. 18 об.

¹²⁸ Исаков А.Н. Снабжение и торговля на Северо-Востоке России в годы Великой Отечественной войны // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг. – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. С. 116–117.

¹²⁹ Анисков В.Т. Колхозное крестьянство Сибири и Дальнего Востока – фронту. 1941–1945 гг.: Деятельность партийных организаций по руководству сельским хозяйством в период Великой Отечественной войны. – Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1966. С. 335.

¹³⁰ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 23.

¹³¹ ГАХК, Ф. 137, оп. 4, д. 854, л. 2 об., 3.

¹³² ГАХК. Ф. 137, оп. 4, д. 925, л. 6, 27.

¹³³ Глускин И.Н. Подвиг трудящихся Камчатки... С. 20, 21.

¹³⁴ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне... С. 12.

¹³⁵ Научный архив ДВО РАН. Ф. 1, оп. 8, д. 90, л. 119.

¹³⁶ Там же, л. 236-237.

¹³⁷ Постановление Государственного Комитета Обороны 26 мая 1945 г. «О мероприятиях по перестройке промышленности в связи с сокращением производства вооружения» // Решения партии и правительства... Т. 3. 1941–1952 годы. С. 231–232.

¹³⁸ Анисков В.Т. Колхозное крестьянство Сибири... С. 117.

¹³⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 37.

¹⁴⁰ ГААО. Ф. 114, оп. 2, д. 168, л. 30, 31.

- ¹⁴¹ Там же, л. 31.
- ¹⁴² ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 161.
- ¹⁴³ ГААО. Ф. 114, оп. 2, д. 168, л. 32.
- ¹⁴⁴ Там же, л. 32, 33.
- ¹⁴⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 147.
- ¹⁴⁶ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1261, л. 9, 10, 11.
- ¹⁴⁷ Исаков А.Н. *Снабжение и торговля...* С.123.
- ¹⁴⁸ Там же. С.121.
- ¹⁴⁹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 142.
- ¹⁵⁰ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. *Дальневосточники в Великой Отечественной войне...* С. 19.
- ¹⁵¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 25, л. 26.
- ¹⁵² Кононов В.С. *Амурцы в борьбе против фашизма // Боевые традиции дальневосточников: сб. ст. – Благовещенск: Дальневост. высш. общевойск. командное училище, 1967. С. 21.*
- ¹⁵³ Подсчитано на основании: Анисков В.Т. *Колхозное крестьянство Сибири...* С. 277.
- ¹⁵⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 71,72, 73, 75.
- ¹⁵⁵ Анисков В.Т. *Колхозное крестьянство Сибири...* С. 279.
- ¹⁵⁶ Там же. – С. 298.
- ¹⁵⁷ ГАРФ. Ф. А-262, оп. 2, д. 92. л. 110, 134.
- ¹⁵⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 43. л. 5.
- ¹⁵⁹ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 9.
- ¹⁶⁰ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1901, л. 7.
- ¹⁶¹ Там же, л. 6.
- ¹⁶² Анисков В.Т. *Колхозное крестьянство Сибири...* С. 345.
- ¹⁶³ ГАСО. Ф. 171, оп. 1, д. 4, л. 1.
- ¹⁶⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1854, л. 94.
- ¹⁶⁵ ГАСО. Ф. 171, оп. 1, д. 4, л. 33 об.

Глава II. ИЗМЕНЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ В УСЛОВИЯХ ВОЙНЫ

От транспортников Дальнего Востока потребовалась перестройка работы согласно новым условиям. Необходимо было наладить бесперебойную внутреннюю и внешнюю коммуникационную связь. Резко возросла потребность в транспортных средствах и надежной работе путей сообщения. Проблемы, которые имелись в отрасли и которые усугубились с началом войны, приходилось решать в обстановке дефицита кадров, самых необходимых материальных средств и времени.

На железных дорогах Дальнего Востока с первых дней войны принимались меры для наиболее эффективного использования имеющихся материальных средств и расширения их за счет изыскания резервов. Первостепенное значение в мобилизации транспортных организаций имело приведение в состояние повышенной готовности железнодорожных путей, паровозного и вагонного парков, средств связи, водоснабжения, а также обеспечение маскировки депо, электростанций, баков с горючим и пр.¹ Приказом НКПС предписывалось организовать специальные формирования (восстановительные поезда и летучки), укомплектовав их квалифицированными кадрами и политсоставом.

Взамен ушедших на фронт железнодорожников приходили работать члены их семей. Бывшие домохозяйки осваивали новые профессии: Евгения Карabut, закончив обучение, стала газосварщиком паровозного депо Хабаровск-2; Анна Семенова – кондуктором на станции Вяземская, Анна Сажина работала помощником машиниста в депо Облучье². В годы войны получила специальность машиниста паровоза и работала в депо Первая Речка Любовь Алек-

сандровна Вдовченко. В том же депо помощниками машинистов стали Н. Каменева, Е. Изотова, Ф. Островерхова, О. Миляева, А. Куприенко и др.³ Свыше 300 вновь подготовленных женщин в ноябре 1941 г. уже работали машинистами, помощниками машинистов, осмотрщиками вагонов, дежурными по станции на Приморской железной дороге. Но для растущих потребностей в кадрах этого было недостаточно. Планировалось привлечь еще 2 тыс. женщин⁴. В 1941 г. паровозное хозяйство Амурской дороги было полностью обеспечено кадрами, но вагонному хозяйству не хватало осмотрщиков вагонов, смазчиков и т.д.⁵

Для пополнения подвижного состава на железных дорогах производилась работа по извлечению и ремонту вагонов, ранее использовавшихся для жилья и хозяйственных нужд. Только на Приморской железной дороге в первые пять месяцев войны было возвращено 750 таких вагонов, из них около 400 было отремонтировано и пущено в эксплуатацию⁶. Ремонтные пункты и депо осваивали капитальный ремонт вагонов и паровозов, что позволило снизить нагрузку на ремонтные заводы.

В связи с прекращением централизованных поставок с паровозоремонтных заводов Москвы, Ленинграда и других городов в паровозных и вагонных депо увеличилось изготовление новых и реставрация старых запасных частей и инструментов. Многие детали делались из отходов производства. К концу 1941 г. в паровозных депо Приморской дороги увеличили изготовление запчастей со 150 до 350 наименований, среди них – рессорные якоря, подвески, клапаны водяных насосов, сверла и др.⁷

Амурская железная дорога удовлетворительно подготовила свое паровозное хозяйство к зиме 1941–1942 г. Лучшими были депо на станциях Ерофей Павлович, Шимановская, Буряя, Ксентьевская, Уруша. В 1941 г. на заводах капитальный ремонт прошли 10 паровозов Амурской железной дороги и средний – 71 паровоз⁸. В течение года 294 локомотивные бригады работали по почину Н.А. Лунина⁹ и привели 94 паровоза собственными силами в исправное техническое состояние. Лучшими машинистами на Амурской дороге в 1941 г. стали Артеменко, Федоров (депо ст. Могоча), Зверев, Камин-

ский (депо ст. Ерофей Павлович), Крымников, Панов, Орлов (депо ст. Скворородино), Прозоров, Довбыш, Козлов (депо ст. Шимановская) и др. Для развития лунинского движения было налажено обучение машинистов слесарному делу. Фрезеровщик Мандырев, токари Хрыкин, Тищенко, Терехин, Мохин, Киселев и другие отремонтировали свои станки самостоятельно. Чтобы освободить заводы от изготовления ряда деталей, в 1941 г. на Амурской железной дороге в депо Могоча, Ерофей Павлович, Магдагачи, Шимановская и Куйбышевка были организованы медно-плавильные цеха¹⁰.

В первые месяцы войны на железных дорогах развернулось движение двухсотников, выполнявших нормы не менее чем на 200%. В ноябре 1941 г. на Приморской железной дороге было уже свыше полутора тысяч человек, которые давали от 2-х до 5-ти и больше норм выработки. Слесари Сучанского вагоноремонтного пункта Чуйко и Шакура ежедневно выполняли задание на 300–400%, а в отдельные дни свыше 1000%.¹¹

Освоение ремонта в депо и мастерских было направлено главным образом на то, чтобы отказаться от массовой пересылки вагонов на заводы. В 1942 г. в связи с прибытием из фронтовой зоны поврежденных вагонов увеличился объем восстановительных работ. Для укрепления материальной базы ремонтных предприятий в 1942 г. были введены в эксплуатацию объекты энергоснабжения на станциях Сучан, Даубихе, Смоляниново, водокачки на станциях Гвоздево и Барановск, смонтирован второй комплект оборудования теплой промывки в депо Первая Речка, построена и введена в эксплуатацию карбидная мастерская на ст. Угловая и организованы цеха по ремонту жаровых и дымогарных труб в депо Манзовка и Ружино¹². Развитие железнодорожного хозяйства продолжалось и в 1943 г.: вошли в строй электромонтажные мастерские на ст. Ворошилов, мастерские среднего ремонта ст. Ружино, сталелитейный цех на ст. Манзовка, пассажирское здание на ст. Барановский, водонапорная башня на ст. Лазо и т.д.¹³

В 1943 г. на ст. Ворошилов-Уссурийский были организованы мастерские по сборке вагонов, платформ, транспортеров и цистерн, поступавших в порт Владивосток из США и Канады. Вместе со

штатными рабочими сборкой занимались солдаты железнодорожных войск. В сутки выгружали по 30–40 вагонов деталей и собирали по 40 вагонов. Работы велись на открытых площадках в любую погоду. Подобные пункты сборки были созданы на ст. Первая Речка, а в 1945 г. появился еще один пункт – на ст. Сибирцево¹⁴.

Ремонтные предприятия были перегружены работой. Наряду с восстановлением подвижного состава они выполняли другие задания оборонного значения. Ворошилов-Уссурийский паровозовагоноремонтный завод НКПС ввиду крайне недостаточного технического оснащения с возложенными на него заданиями систематически не справлялся¹⁵. Неблагополучно складывалось положение с ремонтом паровозов мощных серий, так как паровозосборочный цех не был приспособлен для их обслуживания. На заводе отсутствовал тендерный цех и подъемная механизация; сказывалась изношенность станочного оборудования. Серьезные затруднения завод испытывал также в связи с недостатком электроэнергии. Ситуация на заводе особенно осложнилась в 1942 г. с переключением большей части станочного оборудования и производственной мощности литейного, кузнечного и инструментального цехов на изготовление снарядов. Если в 1941 г. было отремонтировано 100 паровозов и 200 вагонов, то в следующем году соответственно 67 и 158. Наибольшее снижение произошло по производству запасных частей. Результаты работы завода в 1943 г. также отставали от полученных в первый год войны¹⁶.

Несмотря на трудности военного времени, многие паровозные депо в 1943 г. справились с подготовкой локомотивного парка к зиме 1943–1944 г. К таким предприятиям относились паровозные депо Ворошилов-Уссурийский, Ружино; вагоноремонтные пункты Ружино, Сучан, Ворошилов-Уссурийский; дистанции пути Евгеньевская, Даубихинская, Угольнинская, Гродековская, Камень-Рыболовская¹⁷. Удовлетворительное техническое состояние парка позволило поддерживать на достаточном уровне эксплуатационные показатели железнодорожных линий.

В связи с освобождением территорий от немецко-фашистских оккупантов Постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) от 21 августа 1943 г.¹⁸ предусматривалось восстановление Калининской, Западной, Московско-Донбасской, Юго-Восточной, Октябрьской, Московско-Киевской и других железных дорог. Сюда направлялись батальоны железнодорожных войск НКПС, техника, материалы¹⁹. За 1943 и первую половину 1944 г. в стране было восстановлено почти 30 тыс. км железных дорог²⁰. Дальневосточная и Приморская железные дороги в 1942–1943 гг. передали на западные линии паровозы серии СОк и Эм. Взамен отправленных в 1943 г. прибыли паровозы серии Е-ф и Е-л. Железнодорожники потратили немало сил, чтобы привести их в нормальное техническое состояние и освоить их эксплуатацию²¹. В 1945 г. происходило внедрение паровозов серии Е-а американской постройки. Был проведен ряд опытных поездок по определению расхода топлива и воды, позволивших техникам дать рекомендации паровозным бригадам по применению местных углей на данных паровозах. Были организованы курсы по их освоению²². В 1944–1945 гг. весь грузовой локомотивный парк Дальневосточной железной дороги состоял из паровозов серии Е-а²³.

В 1943 г. на Приморскую дорогу стали в значительном количестве прибывать порожние вагоны. Они предназначались, главным образом, для транспортировки импортных и особо ценных грузов (кожи, обуви, сукна, инструментов, приборов), поэтому перед использованием приводились в полную исправность. Из общего числа вагонов, принятых дорогой в первом полугодии 1944 г., более 60% требовали ремонта²⁴. Восстановление вагонов осуществлялось на станционных путях, несмотря на то, что это снижало маневренность подвижного состава. Такой ремонт за годы войны прошли 444 тыс. вагонов, из них во Владивостокском узле 265 тыс.²⁵

Многие работники Приморской железной дороги по результатам выполнения заданий ГКО зимой 1943–1944 г. были представлены к правительственным наградам. Орденом Ленина был награжден Богданов Николай Петрович начальник паровозного депо Ружино.

На железнодорожном транспорте он работал с 1928 г. Получил специальность техника паровозника. В 1938 г. был назначен начальником депо Ружино. Энергичный и инициативный он решительно применял рационализаторские предложения в ремонте паровозов. В течение зимы поддерживал паровозный парк в отличном состоянии. В 1939 г. был награжден медалью «За трудовое отличие»²⁶.

Наряду с восстановительными работами происходило расширение сети железных дорог. Необходимо было наладить сообщение с важными промышленными объектами региона. В 1941 г. коллектив 4-й стройки НКПС в рекордно короткие сроки закончил прокладку пути на всем протяжении тоннельного перехода через реку Амур, водители поездов Дальневосточной железной дороги произвели испытание и обкатку вновь проложенного железнодорожного полотна²⁷. С 16 августа 1941 г. были приняты в состав Приморской железной дороги новые железнодорожные линии: Барановский – Краскино (196 км); Сучан – Сергеевка (42,5 км), Смоляниново – Дунай (67,6 км)²⁸. В ноябре 1941 г. открылось сквозное движение на линии Известковая – Ургал, в 1942 г. во временную эксплуатацию вступили ветки Ургал – Чегдомын, Завитая – Поярково. После завершения строительства линии Известковая – Ургал она была принята на баланс Дальневосточной дороги²⁹.

В годы войны возобновилось законсервированное в 1941 г. строительство железнодорожной линии Комсомольск – Советская Гавань (строительство № 500). Вероятно, важную роль в принятии решения об его продолжении сыграли те проблемы, которые возникли в перевозках грузов по ленд-лизу. Суда, проходившие по проливу Лаперуза, подвергались нападению неприятеля, путь через него на Владивосток стал опасен, осваивалось движение через Татарский пролив. В связи с этим обустройство порта в бухте Ванина и соединение его с Транссибирской магистралью стало актуальнейшей задачей.

Сооружение линии от Комсомольска до Советской Гавани, составлявшей по плану 475 км, осуществляли два лагеря: Нижне-Амурский под начальством И.Г. Петренко (от станции Пивань до

разъезда Като) и Восточный лагерь под руководством М.В. Филимонова (от Като до станции Совгавань-Сортировачная). Приказом по НКВД СССР от 18 мая 1944 г. участок трассы от разъезда Косграмбо до Като был выделен в самостоятельную административно-хозяйственную единицу с наименованием Перевальный лагерь, который возглавил Д.В. Успенский³⁰.

Завоз рабочей силы и материалов на строительство № 500 был начат согласно постановлению ГКО в 1943 г. Заключенных на строительство № 500 везли эшелонами и мелкими группами. Если на 1 января 1944 г. их было 48 296, то на 1 января 1945 г. – 67 682 человека. На строительстве также были заняты отдельные автомобильные строительные батальоны Дальневосточного фронта, но в 3 и 4 кварталах 1944 г. они были расформированы по решению Генерального штаба РККА³¹.

Наиболее сложной проблемой в подготовке фронта работ стало снабжение материалами и техникой. Для ее решения пришлось пойти на крайние меры: Нижне-Амурскому лагерю было поручено разобрать железнодорожные пути на линии Ургал – Известковая от станции Ургал до станции Кульдур. Разобранные рельсы, протяженностью 350 км, демонтированное оборудование средств связи, водоснабжения, металлические фермы мостов должны были передаваться на строительство № 500. Материалы поступали с предприятий отечественной промышленности, строек и баз ГУЛЖДС НКВД. В 1944 г. строительство № 500 получало новые импортные экскаваторы, компрессоры, трактора, станки. Ввиду отсутствия специальных смазочных материалов для импортных механизмов применялись авиамасла как наиболее удачный заменитель. На 1 января 1944 г. на строительстве № 500 имелось 15 экскаваторов, из них 1 рабочий; на 1 января 1945 г. насчитывалось 36 экскаваторов, из них 21 был занят на строительстве³².

Постановлением ГКО от 21 мая 1943 г. № 3407/сс в бухте Ванино было запланировано строительство трех ряжевых причалов, однако построили только два. Сооружение первого причала закончили 25 апреля 1944 г., второго – в 1945 г. В 1944 г. на строительст-

ве № 500 было построено 636 тыс. куб. м зданий жилищно-бытового назначения. Автогужевая дорога вдоль железнодорожной линии строилась еще в 1939–1940 гг., но она не была завершена и за время консервации разрушилась. Вновь ее сооружение началось в 1943 г. Она укладывалась по облегченным нормам военного времени и предназначалась для обслуживания строящейся железной дороги, к которой она была максимально приближена³³. В июле 1945 г. было открыто сквозное движение по линии Комсомольск – Советская Гавань. В постоянную эксплуатацию она была сдана в декабре 1946 г.³⁴

Эксплуатационная длина железных дорог Дальнего Востока с 1 января 1941 г. по 1 января 1946 г. увеличилась с 3417 км до 4026 км³⁵. Границы Дальневосточной дороги простирались от станции Архара (вкл.) до станции Губерова (искл.), и ее эксплуатационная длина составляла на конец 1945 г. 1297,5 км³⁶. На западе Дальневосточная примыкала к Амурской дороге, не ограничивавшейся рамками региона. На восток от нее тянулась Приморская железная дорога, эксплуатационная длина которой на указанный момент была 1356,3 км³⁷.

За годы войны кадровый потенциал железных дорог страны был в значительной степени исчерпан. С 1 июня 1941 г. по 1 января 1943 г. численность работающих на железных дорогах НКПС сократилась на 38%. Наиболее значительно уменьшился состав работников по следующим профессиям: составители поездов – на 55,7%, осмотрщики вагонов – на 52,5%, слесари вагонные на 51,4%, проводники – на 53,3%, дежурные по станции – на 45,4%. Численность работников железнодорожного транспорта уменьшилась по стране в целом на 1143 тыс. чел. за счет призыва в Красную Армию (256 тыс. чел.), гибели на фронтовых дорогах (21 тыс. чел.), передачи на промышленные оборонные предприятия (10 тыс. чел.) и других причин (850 тыс. чел.)³⁸. За время войны на транспорт поступило много новых работников. Всего по НКПС молодежи в возрасте до 18 лет на 1 января 1943 г. насчитывалось 5,6% от общего количества работающих. Численность работников со стажем до 1 года по НКПС составила 673,5 тыс. чел. или 36,2%. По действующей сети до-

рог, промышленным предприятиям, строительствам НКПС и спецформированиям на 1 января имелся недостаток в кадрах 1943 г. 157 тыс. чел.³⁹ В январе 1943 г. вышло постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б), согласно которому предписывалось выявить на предприятиях промышленности и учреждениях людей, ранее работавших на транспорте, и в декадный срок вернуть их для постоянной работы на транспорт, запретив перебрроску железнодорожников на работу вне транспорта⁴⁰.

В связи с мобилизацией в армию и отправлением большого количества квалифицированных рабочих на западные дороги в период их восстановления значительно изменился состав работников по возрасту и полу на дальневосточных железных дорогах. В январе 1944 г. на Приморской железной дороге работало 7126 женщин и 2982 подростка от 15 до 18 лет, что составляло 52% к общему количеству работающих на дороге, в том числе 6547 чел. пришло на транспорт в 1943 г. и позже⁴¹. На Дальневосточной дороге также высокой была доля женщин и подростков: в 1945 г. она составила 44,1%⁴². За время Великой Отечественной войны с Дальневосточной железной дороги в Красную Армию было призвано 6128 чел., откомандировано на другие участки работы 3199 тыс. чел.⁴³ Если на Дальневосточной дороге в 1941 г. работало всего 27 480 чел. работающих, то на конец 1945 г. – 15 730 чел.⁴⁴

Как и на промышленных предприятиях, пополнение кадров за счет профессионально неподготовленных людей создавало проблемы не только с организацией их обучения на предприятиях, но с дисциплиной. В 1945 г. на Дальневосточной железной дороге произошло 3578 случаев нарушения трудовой дисциплины. За совершенные проступки было вынесено 1648 выговоров, 481 смещений с должности, 891 арест. Главным образом, нарушения наблюдались среди работников паровозной службы⁴⁵. В 1945 г. на Приморской железной дороге увеличилось количество нарушений дисциплины, особенно после победы. Если в 1944 г. количество наложенных взысканий было 3219, то в 1945 г. – 4277⁴⁶.

В период таких трудоемких работ, как восстановление пути, железнодорожники прибегали к помощи местного населения и дислоцирующихся поблизости воинских частей. На Приморской дороге, начиная с 20 июня по 23 июля 1944 г., было проведено 28 массовых выходов с участием 21,6 тыс. чел., силами которых был обеспечен разного рода ремонт на более чем 150 км пути и смена 10 036 шт. шпал. Евгеньевская дистанция пути, возглавляемая начальником Банниковым, в июне 1944 г. в социалистическом соревновании заняла первое место среди всех предприятий Приморского края и по постановлению крайкома ВКП(б) и крайисполкома получила переходящее Красное знамя Ленинградских фронтовиков. В результате упорной работы путейцев и оказанной помощи Приморская дорога по состоянию на 30 июля 1944 г. вышла с перевыполнением плана путевых работ⁴⁷.

Дальневосточные железные дороги в годы войны передавали на запад личный состав, оборудование, запасные части. Из их материальных активов были сформированы и отправлены военно-эксплуатационное отделение № 33 и № 34, мостопоезд № 17, паровозные колонны № 46 и № 39, вагонные колонны № 73 и № 74 и т.д. На станциях Биробиджан-1 и -2, Ин, Хабаровск-2, Вяземская, Бикин и других были разобраны и переданы на запад десятки километров рельсов и комплектов стрелочных переводов. В результате произведенных перемещений материально-техническое и кадровое обеспечение дорог Дальнего Востока, имевшее местное значение, существенно снизилось⁴⁸.

На завершающем этапе войны в Европе развернулись дорожные работы в Польше, Венгрии, Австрии, Чехословакии и Германии. За пять месяцев 1945 г. здесь было восстановлено 23,7 тыс. км железных дорог. В то же время на линиях СССР силами железнодорожных войск и спецформирований при участии гражданского населения было отремонтировано 21,7 тыс. км железных дорог⁴⁹.

Весной 1945 г. активизировались обратные процессы в развитии производственного потенциала дальневосточных железных дорог, вызванные подготовкой к перемещению и концентрации

вооруженных сил в этом регионе. По решению ГКО в апреле 1945 г. был образован Округ железных дорог Дальнего Востока. В его распоряжение стали прибывать эксплуатационно-железнодорожные полки и эксплуатационные отделения, переброшенные из Польши и Румынии. Создавался запас подвижного состава и топлива. Транссибирская магистраль от Иркутска до Владивостока была передана в ведение оперативной группы Управления тыла Красной Армии при главнокомандующем советскими войсками на Дальнем Востоке⁵⁰. Управление военно-восстановительных работ НКПС под командованием А.Д. Шишкина развернуло работу по развитию Приморской железной дороги, обеспечивая тем самым успешные действия 1-го Дальневосточного фронта. В районе расположения 2-го Дальневосточного фронта 25-я железнодорожная бригада занималась увеличением пропускной способности Амурской и Дальневосточной железных дорог от 25 до 30 пар поездов в сутки. Стремительное наступление советских войск на территории Маньчжурии подкреплялось устройством шоссейных, грунтовых и железных дорог. Только на направлении Маньчжурия – Харбин – Пограничная было заменено 485 тыс. шпал и 3166 рельсов. Бывшая Китайско-Восточная железная дорога перестраивалась на аналогичную советской колею⁵¹. Дальневосточные дороги получили значительное подкрепление материальной базы и кадрового состава для организации массовых воинских перевозок на заключительном этапе второй мировой войны.

В связи с окончанием второй мировой войны и возвращением Южного Сахалина в состав России дальневосточные железные дороги пополнились линиями, ранее находившимися в государственной собственности Японии. Прежде руководство ими осуществлялось через железнодорожный департамент японского правительства. В г. Тойохара располагалось железнодорожное управление, которое делилось на три отдела: общий, производственный и строительный. В ведении управления находились отделения дороги в городах Маока (Холмск) и Сикука (Поронайск), в распоряжении которых были свои станции, службы ремонта пути, отделения грузо-

вых и пассажирских перевозок. Медицинское обслуживание железнодорожников происходило в специальном госпитале.

Общая длина государственных железных дорог Южного Сахалина составляла около 700 км. На всем ее протяжении имелось 127 станций. Паровозный парк дороги состоял из 101 паровоза, 105 пассажирских и 1640 товарных вагонов. При нормальной работе всех линий их обслуживало 7 тыс. чел., но в связи с призывом в армию и выездом части рабочих в Японию к сентябрю 1945 г. численность работников сократилась до 5,5 тыс. чел. Общий доход от эксплуатации дорог составлял 18 млн. иен в год, расходы на их содержание – 1 млн иен (в исчислении прошлых лет).

Кроме государственных железных дорог на Южном Сахалине имелись железнодорожные ветки, принадлежавшие различным японским промышленным компаниям. Они действовали самостоятельно, но контролировались государственным управлением. Среди них были линии Хонто – Найхоро (Невельск – Горнозаводск), Сика – Найкава (Поронайск – Тихменево) и др.

С 1 апреля 1946 г. железные дороги Южного Сахалина начали работу в системе Министерства путей сообщения СССР. Их эксплуатационная длина составляла 697,3 км. Характерной особенностью южно-сахалинских дорог было различие в ширине колеи, которая не только варьировала на территории острова, но и значительно отличалась от принятой в СССР (1524 мм).

Ширина колеи главных и станционных путей Южно-Сахалинской железной дороги равнялась 1067 мм, а на ветках – 762 и 610 мм. Данное обстоятельство осложнило в дальнейшем ее эксплуатацию. В паровозный парк дороги входили локомотивы 13-ти серий, к которым требовались соответствующие запасные части, не производившиеся в СССР⁵².

Условия военного времени и ответственность поставленных государством задач глубоко отразились на состоянии морского транспорта. До войны количество судов морского флота СССР и его техническая готовность, а также оснащенность портов не соответствовали потребностям народного хозяйства. Тем более остро ощущался недостаток морского тоннажа и низкий уровень вооруженности

портов в военных условиях. До войны морской флот СССР насчитывал 865 судов общей грузоподъемностью около 1840 тыс. т. За первые 8 месяцев войны было потеряно 256 единиц общей грузоподъемностью 426 тыс. т или около 23% всего тоннажа. Кроме того, из ведения Наркомфлота 70 судов было передано НКВМФ⁵³. Значительная часть транспортных средств, оставшихся в распоряжении НКМФ, нуждалась в восстановлении. Между тем судоремонтная база, и без того недостаточная, за время войны резко сократилась. До войны Наркомат морского флота имел 35 предприятий, к весне 1942 г. в его ведении осталось 20 заводов и мастерских, причем около 60% мощности этих предприятий использовалось для военных заказов. Большинство портов оказалось крайне слабо подготовлено к изменению номенклатуры грузов и направлению грузопотоков. Особенно остро это сказывалось в портах Каспийского моря, где суда простаивали 75% своего эксплуатационного времени⁵⁴.

В обстановке всеобщей мобилизации дальневосточный морской транспорт претерпел существенную перестройку. Флот оборудовался вооружением, судовые команды проходили боевую подготовку и усиливались воинскими подразделениями. Сохраняя все функции, связанные с перевозками, морской транспорт должен был приобрести тот минимум боевых качеств, который позволял бы ему защищаться от нападения противника. Флот, порты и судоремонтные предприятия переводились на военный режим эксплуатации.

Динамично менялся количественный и качественный состав дальневосточного торгового флота. Часть транспортных средств различного назначения была передана в распоряжение Военно-Морского Флота. В 1941 г. дальневосточный флот понес первые потери от нападений противника. В декабре японцы обстреляли находившиеся в Гонконге на ремонте советские суда «Кречет», «Симферополь», «Свирьстрой» и «Сергей Лазо»⁵⁵. Также в декабре указанного года были расстреляны японской авиацией и потоплены безоружные пароходы «Перекоп», следовавший на остров Ява под командованием капитана А.А. Демидова, и у острова Минданао – пароход «Майкоп» (капитан А.В. Левченко)⁵⁶. Вышли

победителями в схватках с вражескими подводными лодками экипажи судов «Ванцетти», возглавляемый капитаном Владимиром Михайловичем Верондом и «Уэлен», возглавляемый капитаном Николаем Никитичем Малаховым⁵⁷. Основные потери Дальневосточное пароходство понесло в 1941 и 1942 гг.

По мере развертывания театра военных действий на западе Тихоокеанский бассейн становился центром сосредоточения материальных средств и кадрового потенциала тех пароходств, действия которых были заблокированы противником. Особое влияние на положение морского транспорта на Дальнем Востоке оказало его участие в перевозках грузов, поставлявшихся в СССР из союзных государств по ленд-лизу. Военная техника, материалы и продовольствие следовали в Советский Союз по трем главным направлениям: через северные порты Архангельск и Мурманск, через Владивосток, Персидский залив и Иран. Наиболее коротким и соответственно предпочтительным был первый путь. Переход судов от Исландии до Мурманска занимал 10–12 суток; из США в Персидский залив – около трех месяцев; грузы, поступавшие во Владивосток через северную часть Тихого океана, затем преодолевали долгий путь к линии советско-германского фронта по железным дорогам. Уже в ноябре 1941 г. совершали рейсы из США в Архангельск 20 советских судов, из Англии в Архангельск – 19 судов, из США и Англии во Владивосток – 9 судов. Однако с весны 1942 г. обстановка на севере резко изменилась⁵⁸. Немцы, сконцентрировав на военных базах в Северной Норвегии ударные группы авиации и флота, подвергали систематическим нападениям союзные конвои. Потери судов, а с ними и грузов, резко возросли. Учитывая сложности обороны судов, английское адмиралтейство отказалось посылать конвои в светлое время года, и вплоть до осени 1944 г. конвои в северные порты СССР совершали переходы только в период полярной ночи⁵⁹.

В 1941 г. судами Дальневосточного морского пароходства были освоены новые для них районы плавания для захода в порты Австралии, Новой Зеландии, Индокитая, Персидского залива, США. Судовые команды комплектовались лучшим составом и обеспечивались специально приобретенными английскими и аме-

риканскими навигационными пособиями. На судах устанавливались радиопеленгаторы, эхолоты и противоманнитные компенсационные пояса, обеспечивавшие безопасность плавания в заминированных зонах⁶⁰.

Состав флота Дальневосточного пароходства не соответствовал задачам быстрого наращивания объема перевозок в дальнем плавании. На начало 1942 г. в Дальневосточном управлении числилось 85 транспортных судов (табл. 3). Главным образом это были сухогрузные пароходы. Малочисленность танкерного флота не позволяла рассчитывать на освоение предполагаемых перевозок нефтепродуктов. Из общего состава флота лишь 18 сухогрузных теплоходов было построено в 30-е годы, к ним относились: «КИМ», «М. Горький», «Ф. Энгельс», «Волга» и др. В 1936 г. вошли в эксплуатацию сухогрузные пароходы «Арктика», «Белоруссия», «Игарка», «Уралмаш», «Беломорканал». В возрасте более 25 лет насчитывалось около 23% от общего количества судов⁶¹. Особенно медленно обновлялся пассажирский флот, и из 10 пассажирских пароходов 8 имели возраст около 30 и более лет. «Желябов» был построен в 1911 г., «Кречет» – в 1899 и «Ильич» – в 1895 г.

Правительством было принято решение о переводе океанских судов с Северного бассейна на Дальний Восток. Десятки транспортных судов в конце 1942 – начале 1943 г. совершили переход через Северную Атлантику во Владивосток. Численность транспортного флота Дальневосточного морского пароходства резко возросла (табл. 3). Всего в течение 1941–1945 гг. в Дальневосточное пароходство прибыло 39 судов из других пароходств страны. Пополнение флота происходило также за счет поступления транспортных средств по ленд-лизу. С 1942 г. американцы передавали Советскому Союзу старые суда, снятые с прикола и отремонтированные в срочном порядке. Однако этот транспорт быстро выходил из строя, и было принято решение покупать новые суда, поступление которых началось в 1943 г. В 1942 г. в различных американских портах было получено 27 судов, в 1943 г. – 46, в 1944 г. – 20 судов, в 1945 г. – 35 судов⁶². В названную группу вошли 39 судов типа «Либерти» и 4 танкера постройки 1941–1944 гг. Ос-

тальные имели возраст 25–35 лет и находились в изношенном состоянии⁶³.

Следует заметить, что покупка новых судов за границей оказала влияние на качественный состав флота. Дальневосточное пароходство получило транспортные средства технически более совершенные чем те, которыми оно уже располагало. В числе наливных судов появились первые в стране 4 крупных турбоэлектроходных танкера, принятых в США; большая группа судов с турбинами и двигателями внутреннего сгорания⁶⁴.

Численность транспортного флота Дальневосточного пароходства с 1941 по 1945 год увеличилась в 2 раза, еще более повысилась его грузоподъемность – в 3 раза (табл. 3)⁶⁵. Главным образом росло количество грузовых судов и совершенно не получал развития пассажирский флот. Существенно пополнился нефтеналивной флот: за четыре года – с 5 единиц до 14⁶⁶. К моменту разгрома гитлеровской Германии на Дальнем Востоке был сосредоточен мощный флот, включавший более половины всего действующего тоннажа НКМФ⁶⁷.

Таблица 3

Численность транспортного флота Дальневосточного пароходства

Показатели	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1945 г.
Количество судов (ед.)	85	100	157	177
Из них:				
грузовые	66	83	134	нет данных
грузопассажирские	14	11	9	нет данных
наливные	5	6	14	14
Общая чистая грузоподъемность (т)	342312	462240	861551	1091170

Таблица взята: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 57; ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 5, 24.

В 1945 г. активно происходил отток транспортных средств из Дальневосточного пароходства. Из состава сухогрузного флота выбыл погибший в июне пароход «Трансбалт». Тихоокеанскому флоту был передан пароход «Ладога». Возвращались суда другим пароходствам. В Черноморский бассейн было передано 7 судов: «Минск», «Фридрих Энгельс», «Мичурин», «Карл Маркс», «Каширстрой» и пр. В Балтийское пароходство Северным морским путем перешло 21 судно (но они вошли в численность по отчету за год). Из временно принятых от США 35 судов 5 были сданы обратно («Узбекистан», «Полтава», «Кузьма Минин», «Магадан», «Белинский»)⁶⁸. Всего за годы войны погибло 25 судов Дальневосточного пароходства. В неравных боях с врагом были потоплены пароходы «Декабрист», «Перекоп», «Киев», «Белоруссия» и др.⁶⁹

Для нормальной эксплуатации растущего в годы войны морского флота, обслуживающих его судоремонтных предприятий и портов требовалась постоянная работа по подбору и расстановке кадров. В систему Дальневосточного морского пароходства входили судоремонтные заводы № 1 в Советской Гавани и № 2 во Владивостоке, порты Владивосток, Александровск-на-Сахалине и ряд портовых пунктов. По состоянию на 1 января 1943 г. в пароходстве работало (включая управление, порты, судоремзаводы и пр.) 10,4 тыс. чел., в том числе молодежь до 18 лет: 168 чел. – на судах, 31 чел. – во Владивостокском порту и 294 чел. – на заводах № 1 и № 2⁷⁰. Постоянный резерв транспортников – женщины – в общей численности работников Дальневосточного пароходства составляли в конце 1941 г. 15%, в 1942 г. – 20%⁷¹. Из местных источников пополнения поступали, главным образом, профессионально неподготовленные кадры. Значительным был приток работников в 1943 г., что объяснялось их переводом из других пароходств. Всего в 1943 г. в пароходство поступило 4190 чел.; в 1944 г. – 2362; 1945 г. – 2448 чел.⁷²

В годы войны из Ленинграда прибыли в Дальневосточное пароходство известные капитаны А.И. Щетинина, В.Ф. Федотов, И.Г. Гаврилов, А.А. Демидов, И.В. Трескин; из Одессы – капитаны А.М. Алексеев, А.Ф. Шанцберг, А.Н. Доценко, А.А. Орлов, С.Т. Яковлев. Во Владивосток приехало 6 Героев Советского Сою-

за, участников знаменитого дрейфа парохода «Георгий Седов» во главе с капитаном К.С. Бадигиным⁷³.

В декабре 1941 г. А.И. Щетинина, получив назначение на должность капитана, руководила переходом парохода «Карл Либкнехт» на ремонт в Ванкувер. Изнурительный рейс длился 37 суток. Низкое качество угля не позволяло увеличить скорость. Тяжелая нагрузка легла на кочегаров, которым приходилось лопатами забрасывать в топки по 40 т угля в сутки⁷⁴. Когда в СССР начались поставки по ленд-лизу первых судов типа «Либерти», А.И. Щетинина возглавила одно из них – «Жан Жорес». Для формирования команды нового судна прислали 26 учеников в возрасте 15–17 лет, которых обучали прямо на судне. А.И. Щетинина проработала на «Жане Жоресе» три с половиной года⁷⁵.

Капитаны принимали новые суда для СССР в Америке и там же для них комплектовались экипажи из состава команд, находившихся в ремонте советских судов. Капитан А.П. Яскевич 28 января 1943 г. принял в Ричмонде пароход «Красногвардеец» и привел его во Владивосток. Экипажи новых судов «Декабрист» и «Войков» возглавили капитаны П.П. Стофер и И.А. Ман⁷⁶.

В плееду работников Дальневосточного пароходства входили опытные капитаны: Н.Б. Артюх, М.С. Бабиевский, А.П. Бочек, К.Г. Кондратьев, В.Ф. Скорупский, Г.С. Царев и др. Большую роль в организации работы Дальневосточного пароходства в годы войны сыграли его начальники: А.А. Афанасьев, сменивший его на этой должности в октябре 1942 г. В.Ф. Федотов, затем Г.А. Мезенцев⁷⁷.

На государственном уровне принимались решения, направленные на то, чтобы облегчить предприятиям кадровые проблемы. В мае 1943 г. на морском транспорте было введено военное положение. Работники отрасли приравнивались по своему статусу к военнослужащим и не имели права уходить с предприятий. Народный комиссар морского флота утвердил новый устав о дисциплине рабочих и служащих морского флота СССР. С целью профессиональной подготовки молодежи в начале 1944 г. во Владивостоке открылась школа морского обучения⁷⁸.

Во второй половине 1944 г. поступило распоряжение наркома морского флота П.П. Ширшова в короткие сроки откомандировать 1200 моряков к месту их прежнего жительства и работы – на Балти-

ку, Черное море, в Ригу, Архангельск пр. Распоряжение было выполнено, и трудности с кадрами обострились⁷⁹. В 1944–1945 гг., несмотря на подготовку через курсовую сеть большого количества младших помощников капитанов и механиков, положение с командным составом на судах, особенно со штурманами, на Дальнем Востоке было неудовлетворительным⁸⁰. В 1945 г. приток кадров шел за счет вольного найма и приема выпускников школ морского обучения. Из общего количества принятых с началом демобилизации было зачислено 214 чел. бывших военнослужащих, в том числе 55 инвалидов Отечественной войны⁸¹.

Несомненно, огромная нагрузка, возложенная на дальневосточный морской транспорт, недостаток квалифицированных кадров, техническая отсталость основной части флота не могли не оказать негативного воздействия на эксплуатационные показатели. Крупным недостатком в работе морского флота было большое количество аварий, происходивших ежегодно: в 1941 г. было допущено 53 аварии, в 1942 г. – 26, в 1943 г. – 52. В 1944 г. количество аварий возросло более чем в два раза, и три из них повлекли за собой гибель судов⁸².

Среди наиболее сложных задач, связанных с эксплуатацией флота, был ремонт транспортных средств. Его объем на отечественных предприятиях в 1941–1944 г. сократился, так как они были заняты выполнением заказов по механизации порта, ремонту портового флота, военных кораблей. Осложнялось положение в связи с недостаточным обеспечением кадрами и невыполнением централизованных поставок материалов. В 1945 г. заявки Дальневосточного пароходства для судоремонта на сортовое железо были выполнены на 0,39%, трубы газовые – на 0,96%, трубы катаные – 4,3%, олифу – 4,9% и т.д.⁸³

При этом завод испытывал значительные трудности в связи с неудовлетворительным техническим состоянием оборудования; недостатком инструментов; ветхости зданий литейного, механического, котельно-корпусного трубопроводного и механического цехов; отсутствием свободных площадей для открытых работ. Имелись проблемы со снабжением листовую сталью, чугуном, коксом, лесом и другими материалами. Проведение межрейсового ремонта ослож-

нялось отсутствием компрессоров, электросварочных аппаратов, буксиров и катеров⁸⁴.

И без того ограниченная судоремонтная база Дальневосточного пароходства была перегружена работой помимо восстановления флота. Завод № 1 НКМФ в Советской Гавани, кроме капитального ремонта судов, выпускал оборонную продукцию. Завод № 2 во Владивостоке, специализировавшийся на междурейсовом и аварийном ремонте, в 1943–1944 гг. занимался, в основном, монтажом американских гусеничных кранов и строительством понтонов для плавучих кранов во Владивостокском порту⁸⁵. Сократился ремонт гражданского флота на Дальзаводе, изредка транспортные суда обслуживались на Петропавловской судовой верфи Наркомрыбпрома. В 1945 г. на заводе № 1 было отремонтировано 4 судна, на № 2 – 12 судов, на заводе № 202 – 1, на судовой верфи НКРП – 4, на прочих предприятиях – 6⁸⁶.

Возможности значительного расширения ремонта судов предоставил ленд-лиз. Восстановление советских судов производилось в портах Ванкувер, Сиэтл, Такома, Олимпия, Портленд, Сан-Франциско, Лос Анжелес⁸⁷. В 1941–1942 г. на ремонт в США и Канаду в счет ленд-лиза были направлены пароходы «Дальстрой», «Советская Латвия», «Красноармеец», «Белоруссия», «П. Виноградов», «Уралмаш» и пр.⁸⁸ Среди капитанов, работавших на этих судах, были Всеволод Мартынович Банкович, Герман Александрович Ухов, Игорь Лукьянович Дьячук и др.

В Дальневосточном пароходстве отмечали, что качество заграничного ремонта в 1942 г. снизилось по сравнению с предыдущим годом. Пароходам «Ильич», «К. Либкнехт», «Красный Октябрь», «Камчадал», «Волховстрой» не было обеспечено предусмотренное при постройке котельное давление. Класс регистра получили после восстановления только 4 судна: «Каширстрой», «Мичурин», «Ф. Энгельс», «П. Виноградов». Возросла стоимость ремонта, но пароходству не предоставлялась финансовая отчетность, и оно не могло контролировать соответствие выполненных работ и расходов⁸⁹. В 1941–1943 гг. американские заводы производили ремонт с учетом того, чтобы суда продержались в рабочем состоянии в течение одного-двух лет⁹⁰. В последние месяцы 1944 г. американцы

ужесточили контроль за ремонтом советских судов. Малотоннажные, старые, бесперспективные, по их мнению, для грузоперевозок на Тихом океане транспортные средства не включались в план работ⁹¹.

В общей стоимости судоремонта транспортного флота Дальневосточного пароходства доля заграничного ремонта составила в 1941 г. 60,4% от общих затрат на судоремонт, в 1942 г. – 80,2%, 1943 г. – 94,3%, 1944 г. – 96,02%, 1945 г. – 89,3%. Во втором полугодии 1945 г. в ремонте на заводах Канады и США находились лишь единичные суда, имевшие на это специальное разрешение НКМФ («Маньч», «Ленинград», «Сучан», «Ташкент»). Также был резко сокращен и междурейсовый ремонт без вывода судов из эксплуатации. На пороге окончания войны американцы давали минимальный, лишь поддерживающий ремонт судов, всячески увеличивая его стоимость⁹².

За время войны была создана новая судоремонтная база в Николаевске-на-Амуре (завод № 3), обслуживавшая суда Дальморпути и Николаевского-на-Амуре пароходства. На март 1945 г. строительство завода в основном закончилось, основные цеха были введены в эксплуатацию, и в июне 1945 г. завершалось строительство сухого дока⁹³.

Выполнение той огромной работы по транспортировке импортных грузов, которая возлагалась на морской флот в годы войны, было невозможно без развития портового хозяйства. В 1941 г. СНК СССР и ГКО приняли решение о реконструкции и развитии портов Дальнего Востока. Во Владивосток был командирован в качестве уполномоченного СНК СССР начальник Политуправления НКМФ, заместитель наркома Л.Ю. Белых во главе большой группы (50 чел.) специалистов морского транспорта. С помощью местных партийных органов они изучили обстановку и возможности расширения береговой базы торгового флота. В последнем квартале 1941 г. во Владивостокском порту, которым в то время руководил А.Х. Перидерий, были реконструированы подъездные железнодорожные пути и установлены новые механизмы для переработки грузов⁹⁴.

Согласно постановлениям ГКО от 21 апреля 1943 г. и 25 апреля 1944 г. был выполнен большой объем работ по реконструкции Владивостокского порта: капитальный ремонт производственных и складских помещений, устройство подкрановых опор, переустройство железнодорожных путей на причалах № 19, 20, 30, 46 и 49, установка углеперегрузателя на мысе Клет, обновление электросилового хозяйства порта⁹⁵. Если в 1941 г. гавань имела в своем распоряжении только 2 порталных и 2 плавучих крана, то в 1943 г. было смонтировано и пущено в эксплуатацию 15 порталных, 5 железнодорожных, 9 гусеничных кранов и 40 штабелеров. За 1943 г. отремонтировали 7 причалов, что позволило обрабатывать в порту одновременно 16 судов (вместо 12 в 1939 г.)⁹⁶. В результате выполненных строительно-монтажных работ и увеличения парка погрузо-разгрузочных механизмов, пропускная способность порта возросла с 4,5 тыс. т переработки грузов в сутки в 1 квартале 1943 г. до 7 тыс. т ежесуточно в 4 квартале 1943 г.⁹⁷ Процент охвата механизацией работ в 1943 г. во Владивостокском порту составил 70,2% при плановом 75,0%⁹⁸. В 1944 г. производилась установка кранов для перемещения тяжеловесных грузов⁹⁹. Проведенные работы существенно увеличили пропускную способность порта.

Служебно-вспомогательный флот Владивостокского порта не соответствовал его потребностям. Если до войны в порту имелось 3 ледакола, 8 буксиров, 15 моторных катеров и 33 барж, то по данным на 1 января 1945 г., при большом увеличении количества транспортных судов в Дальневосточном пароходстве и значительном росте грузооборота, портовый флот сократился до 1 ледакола и 5 буксиров, из которых два могли обслуживать суда только среднего размера и один – перестановку барж. Остальные катера, сухогрузные и водоналивные баржи пришли в полную негодность¹⁰⁰.

Быстрое развитие сообщения со странами-союзниками в Тихоокеанском бассейне потребовало укрепления не только порта во Владивостоке, но и в других точках дальневосточного побережья. В конце февраля 1942 г. был решен вопрос о реконструкции Николаевского-на-Амуре порта для того, чтобы пароходство могло обслуживать не только Сахалин и Охотское побережье, но и Камчатку. При подготовке к навигации 1942 г. в Николаевском-на-Амуре

пароходстве, несмотря на обеспеченность рабочей силой лишь на 50% и недостаток автомобильного, тракторного и гужевого транспорта, произвели строительство двух новых свайных морских причалов и трех ряжевых речных причалов, установку погрузо-разгрузочных механизмов, а также ремонт судов, причалов, механизации. На строительстве пирсов и причалов самоотверженно трудились бригадир плотников Мотырев, копровый Мухин, десятник Исаев и др. Моряки в течение всей зимы работали сверхурочно. Напряженная работа требовалась от работников мастерских по ремонту судов. Слесарь Маевский, котельщик Чурилов, мастер столярно-плотницкого цеха Лобастов выполняли нормы на 200% и выше¹⁰¹.

Резко возросло значение таких гаваней, как Петропавловск-Камчатский, находившейся в ведении АКО, и Нагаево. Опыт обработки первых судов с импортом показал, что порты не подготовлены к выполнению этой задачи. В срочном порядке проводилась реконструкция и строительство причалов, монтировалась механизация. В Нагаевский порт к концу 1942 г. поступило 8 кранов общей грузоподъемностью 64 т. К 1944 г. порт получил первые автопогрузчики и движущиеся краны¹⁰². В июле 1943 г. началось строительство двух причалов в Находке¹⁰³. Охват механизацией в 1945 г. составил во Владивостоке 83,2% от общего количества переработанных грузов, в Александровске-на-Сахалине – 55,4%¹⁰⁴. Реконструкция позволила увеличить пропускную способность ряда дальневосточных портов.

Военизация экономики способствовала кризисному состоянию речного транспорта. В Нижнеамурском речном пароходстве в навигацию 1941 г. должно было работать 20 грузопассажирских пароходов, в том числе 5 трамваев, но перевозки совершали только 11 пароходов. Часть пассажирских судов выбыла из эксплуатации по различным причинам: пароход «Калинин» находился в восстановительном ремонте, пароход «Менжинский» затонул в начале навигации, «Киров» и «Молотов» были переданы военному флоту. Таким образом, заметно снизилось количество пассажирского флота. Буксирный флот Нижнеамурского речного пароходства в 1941 году новыми судами не пополнялся, кроме того, 9 буксиров было передано военным, из-за чего ощущался недостаток в тяге¹⁰⁵.

В 1942 г. Верхнеамурским пароходством было получено 12 самоходных судов, из них 4 новых газохода, 3 буксира, возвращенные Амурской Краснознаменной флотилией, и вышедшие из ремонта суда¹⁰⁶. Ежегодно в пароходствах происходило движение транспортных средств, связанное не только с их списанием и пополнением, но и с временной передачей другим организациям, в частности военным.

Динамика численности самоходного флота Верхнеамурского и Нижнеамурского речных пароходств свидетельствует о том, что существенных количественных изменений в составе грузопассажирского флота в годы войны не произошло (табл. 4). Уменьшилась его грузоподъемность и особенно ощутимо снизилась пассажироместимость судов, отражая общую тенденцию падения внимания к перевозкам гражданского населения. Вырос буксирный флот за счет нового строительства и передачи из других организаций. В 1945 г. пополнение происходило трофейными транспортными средствами.

Таблица 4

**Наличие и состав транспортного
и служебно-вспомогательного флота Верхнеамурского
и Нижнеамурского речных пароходств**

Показатели	1941 г.	1943 г.	1945 г.
1. Грузопассажирские суда			
Количество (ед.)	34	34	33
Мощность (и. л. с.)	8981	10132	9342
Грузоподъемность (т)	5054	5415	4407
Пассажироместимость (мест)	5672	5619	4905
2. Буксиры	60	69	82
3. Вспомогательные (рейдово-маневровые)	10	7	13

Таблица составлена на основании: ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 76, л. 3; д. 59, л. 4; д. 109, л. 20; д. 126, л. 16; д. 60, л. 5; д. 94, л. 1; д. 127, л. 7.

В Нижнеамурском пароходстве с 1941 по 1945 г. численность несамоходных барж осталась примерно на том же уровне (соответственно 92 и 94), при этом сухогрузные явно преобладали над наливными, составляя в среднем 70% от их общего количества¹⁰⁷. В Верхнеамурском пароходстве насчитывалось в 1945 г. 104 сухогрузных и 3 наливных баржи¹⁰⁸. Состав объяснялся спецификой перевозок, выполнявшихся организациями.

Речные перевозки на Дальнем Востоке кроме амурских пароходств осуществлялись ведомственными организациями. Флот Дальстроя эксплуатировал внутренние водные пути на северо-востоке. Например, Нижнеамурский лагерь имел в своем распоряжении вполне работоспособный речной флот. На 1 января 1944 г. он состоял из 31 самоходного судна общей мощностью 1959 инд. сил и 28 несамоходных судов общей грузоподъемностью 2304 т. Основным недостатком флота была его непригодность к работе в ледовых условиях и к перевозке тяжеловесов. Кроме вышеуказанного флота лагерь арендовал в НАУРП 3 баржи по 120 т грузоподъемностью каждая¹⁰⁹.

К минимуму в годы войны были сведены работы по обустройству и содержанию речных путей. Амурское бассейновое управление не поддерживало гарантийных глубин и не переставляло своевременно створы в связи с изменением фарватера. При отсутствии световой обстановки суда простаивали в ночное время. Необеспеченность обстановочными знаками, неточное указание глубин и труднопроходимых мест приводили к авариям. В 1943 г. подводный камень пробил носовую часть корпуса парохода «Муром» на реке, и судно затонуло на 1,5 м с грузом. Вследствие неправильной створной обстановки в том же году пароход «Сергей Лазо» при проходе Толбузинского переката сел на мель¹¹⁰. Были посажены на мель в течение 1945 г. баржи «Биробиджан», «Дунай», «Белоруссия». С августа 1945 г. судами Нижнеамурского пароходства производились перевозки грузов по реке Сунгари. Горизонты воды поддерживались высокими, но обстановочные знаки были уничтожены во время военных действий или не соответствовали направлению фарватера. Все это повлекло за собой частые посадки на мель и задержки движения судов¹¹¹.

На начало 1943 г. в системе Наркомата речного флота СССР насчитывалось 42 судоремонтных завода, 26 верфей деревянного судостроения и 34 крупных мастерских (не считая 54 мастерских 2-го и 3-го разрядов). Преимущественно они занимались судоремонтом и не решали вопросы пополнения речного флота новыми транспортными средствами. В связи с тем, что к этому времени многие предприятия повысили свои производственные мощности, внедрив оборудование эвакуированных заводов, ставился вопрос об организации на их базе серийного судостроения¹¹².

На Дальнем Востоке судоремонтная база речного флота включала Хабаровский завод, Благовещенскую и Суражевскую судовой верфи, завод им. Ленина и ряд других предприятий. К навигации 1941 г. Нижнеамурское пароходство подготовилось удовлетворительно. Успешно ремонтировались суда, зимовавшие в районе Комсомольска и Николаевска-на-Амуре. Зимой 1940–1941 гг. впервые значительная часть флота пароходства была восстановлена силами судовых команд, что разгрузило судоремонтные базы и положило начало обучению судовых команд ремонтным работам. Лучшими в ремонте показали себя механики Гречко, Гребенщиков, капитаны Болдырев, Елкин, Лобастов и др.¹¹³

В Верхнеамурском пароходстве к началу навигации 1941 г. досрочно с оценкой «отлично» были отремонтированы пароходы «Москва», «Каганович», «Харьков». Работники пристани Благовещенск своими силами полностью закончили ремонт механизации, сэкономив при этом значительные средства. Электротехник Суражевской судовой верфи Градов изобрел способ электромеханического восстановления слесарных пил, по которому было по бассейну восстановлено 1800 пил. Механики Докучаев (пароход «Каганович»), Долгих (пароход «Москва»), Погорелов (пароход «Дзержинец»), Шамардин (пароход «Красная Звезда»), Ермаков (пароход «Казань»)¹¹⁴ взяли обязательства промывку котлов производить на ходу с помощью специальных приспособлений¹¹⁵.

Пароходства старались продлить навигацию и нередко судам, захваченным ледоставом, приходилось зимовать на случайных стоянках. Соответственно они не получали в период подготовки к на-

вигации качественного ремонта. В зиму 1942–1943 г. Верхнеамурским пароходством отремонтировалось 140 единиц самоходного и несамоходного флота. В заводских условиях (судоремонтный завод им. Ленина, Астрахановский затон, Суржевская пристань и Суражевская судовой верфь) восстанавливалось 113 единиц. Из них лишь 7 получили оценку отлично после завершения работ, 71 – хорошо и 35 – удовлетворительно. Остальные ремонтировались на неплановых зимовках и не могли получить хорошей подготовки к эксплуатации. Суда Верхнеамурского пароходства, вынужденные зимовать в затонах и на заводах Нижнеамурского пароходства, систематически оставались без ремонта¹¹⁶. К навигации 1942 г. в Верхнеамурском пароходстве не все суда вышли вовремя из ремонта.

Расстановка флота Верхнеамурского и Нижнеамурского пароходств по судоремонтным пунктам в 1943–1944 г. в связи с быстрым и одновременным по всему Амуру ледоставом проходила медленно, в очень трудных условиях и окончательно была закончена только 12 ноября. Поздно прибывшие в порты Николаевск и Маго суда с импортным грузом и рыбой не успели вернуться в Хабаровск, и в целях защиты их от аварий были поставлены в случайные пункты¹¹⁷.

В межнавигационный период на пристанях проводились различного рода работы по обустройству. В 1941–1942 гг. в Благовещенске, Суражевке и Сретенске ремонтировались вокзалы, причалы, склады, ограждались территории; в Мазановке, Зее, Норске – восстанавливались эстакады и складские помещения¹¹⁸. При подготовке к навигации 1945 г. в Благовещенске реконструкции подверглись 4 линии стационарных транспортеров соляной пристани. Ввод в эксплуатацию новой электростанции и установка трансформатора обеспечили непрерывную подачу электроэнергии механизмам всей пристани. В Суражевке была смонтирована и установлена линия ленточного стационарного транспортера, что позволило исключить ручную погрузку на пристани¹¹⁹. Внедрение средств механизации существенно облегчало труд грузчиков и ускоряло процесс погрузо-разгрузочных работ.

Потребность в различных видах транспорта во время войны значительно возросла. Железнодорожные составы, морской и речной флоты были незаменимы в перемещении валовых грузов на большие расстояния, в решении же локальных задач исключительную роль играл автомобильный транспорт. Широчайшее применение он имел в армии, обеспечивая маневренность и мобильность войск, артиллерии и пр. Неоценимое значение автомобильного транспорта для обороны привело к кардинальной конверсии этой отрасли. Произошла тотальная мобилизация технически пригодных для военных целей автомобилей. В гражданских ведомствах оставался минимум транспортных средств, преимущественно устаревших модификаций и ветхого состояния.

В довоенные годы заводы Горьковский автомобильный, им. КИМ в Москве, в Ростове-на-Дону построили 814 тыс. «полуторок», причем по состоянию на 20 июня 1941 г. более 151 тыс. из них числилось в армии¹²⁰. Движение по дорогам войны потребовало создания небольшого, дешевого, надежного и маневренного легкового автомобиля. Таким автомобилем стал ГАЗ-64, сконструированный под руководством ведущего конструктора В.А. Грачева в очень короткие сроки: работы начались в начале февраля 1941 г., а в конце марта того же года была собрана первая машина. Если раньше орудия малых калибров перевозили на конной тяге, то теперь это позволял делать ГАЗ-64. Он применялся в армии как многоцелевой легкий автомобиль, способный буксировать противотанковую пушку и оперативно перевозить до отделения бойцов, группу автоматчиков, командиров среднего звена, офицеров штабов, связи¹²¹.

С конца 1941 г. в СССР стали поступать поставляемые по ленд-лизу американские легковые вездеходы «Bantam BR-40», а с весны 1942 г. – «Willys MB» и однотипные «Ford GPW». ГАЗ-64, будучи тяжелее «Willys MB», не уступал ему в подвижности и имел несколько лучшую проходимость в сравнении с американскими «джипами», особенно с прицепом, на заболоченных участках, по тяжелой грязи, на подъемах и ямах, но нарекание вызывало применение некачественных материалов и низкая культура изготовления. Начиная с 1942 г., армия оснащалась главным образом за счет импортных «Willys», «Ford» и немного «Bantam»¹²². В Советский Со-

юз поступали грузовики: английские «Bedford OXD» и «Bedford OYD», а также канадские «Dodge»¹²³.

Объемы производства автомобилей в Советском Союзе выглядели скромно по сравнению со странами, занимавшими передовые позиции в их выпуске. Соединенные Штаты в 1939 г. произвели 286,6 тыс. легковых и 710,0 тыс. грузовых автомобилей, а в 1941 г. 3779 тыс. и 1060 тыс. соответственно¹²⁴. В СССР в 1940 г. было выпущено 5,5 тыс. легковых и 136 тыс. грузовых автомобилей¹²⁵.

После войны часть автомобилей после капитального ремонта в 1946–1947 гг. была возвращена союзникам в северных и дальневосточных портах. Союзники пригоняли баржи и корабли, оснащенные прессом и ножницами, специальная комиссия придиричиво принимала технику – проверяла соответствие заводской комплектации – после чего ее отправляли под пресс и грузили на баржи в виде металлолома, но значительная часть «Willys», «Dodge» «Studebake» еще долго служила в Советской Армии и народном хозяйстве¹²⁶.

В рамках союзнических поставок по ленд-лизу в СССР поступали автомобили примерно 50 моделей 25 автомобильных фирм (не считая производителей различных частей). Больше всего в Советский Союз поставили автомобилей «Studebaker US6» – около 152 тыс. Этот армейский трехосный грузовик возил солдат и боеприпасы, буксировал орудия, служил базой для ракетных установок, в частности для реактивного миномета «Катюша». Общее число пришедших в СССР английских, канадских и американских автомобилей составило 477,8 тыс. шт.¹²⁷

Автомобильный транспорт общего пользования и гражданских организаций в годы войны значительно сократился. Если на 1 января 1941 г. в наркоматах и ведомствах РСФСР численность автомобилей составила 55,9 тыс. ед., то на 1 января 1945 г. насчитывалось 21,4 тыс. и только 14,7 из них были готовы к эксплуатации¹²⁸.

На Дальнем Востоке автотранспортные предприятия в результате мобилизации потеряли значительную часть своего парка. Поддержание в рабочем состоянии оставшихся машин становилось с

каждым годом все более проблематичным. Уссурийский и Хабаровский авторемонтные заводы, производившие капитальный ремонт двигателей и важнейших узлов, перешли в годы войны на выполнение заказов Наркомата обороны. Так Уссурийский завод обслуживал военный транспорт и изготавливал стабилизаторы для мин, а затем роликовые подшипники для боевых машин¹²⁹. Предприятиям приходилось рассчитывать на собственные силы в организации ремонта машин.

Создание своей машиностроительной и металлургической базы позволило Дальстрою своими силами, без завоза из центральных районов страны, производить на месте многие виды оборудования и машин. В Магадане был создан уникальный цех, в котором производились детали особой точности и был налажен выпуск топливной аппаратуры для дизельных двигателей автомобилей. В военные годы это позволило восстанавливать на месте вышедшие из строя двигатели без завоза деталей. В создании этого цеха крупная заслуга принадлежала И.Я. Гольдфарбу и И.Г. Хорликову¹³⁰.

Качественное состояние транспорта быстро ухудшалось. В Хабаровском крае на 22 мая 1942 г. по результатам переписи, произведенной во всех учреждениях, предприятиях, стройках, совхозах, МТС, колхозах, в хозяйствах всех наркоматов и ведомств, включая наркоматы оборонной промышленности, НКПС, НКВД, насчитывалось 14,7 тыс. грузовых автомобилей (из них 12,5 бензиновых, остальные газогенераторные), в том числе исправных 5,7 тыс. или 38,5%. 34,4% грузовиков простаивали в ремонте, 7,9% – из-за отсутствия резины. Наименее подготовленным к работе оказался транспорт НКПС, НКВД, НК совхозов, НКзем и др. Так, по НКВД из 4,1 тыс. грузовых автомашин 2,7 тыс. находились в капитальном ремонте (65,4%); тракторов стояло в капитальном ремонте 35,7%, что в абсолютном выражении составило 206 машин из 576. Выборочная проверка автотранспорта в июле 1942 г. в связи с подготовкой к уборочной кампании показала, что техническая готовность автотранспорта за период с мая по июль ухудшилась. Машины вследствие низкого уровня обслуживания и хранения под открытым небом пришли в такое состояние, что требовали

длительного ремонта. Особенно трудное сложилось положение в мелких хозяйствах в связи с отсутствием водителей. Половина автомобильного парка г. Хабаровска простаивала в ожидании ремонта¹³¹.

На 1 января 1943 г. в Приморском крае насчитывалось 6,4 тыс. автомобилей, в связи с передачей транспортных средств организациям НКО и НКВМФ их численность снизилась на 21,2%¹³² и на 1 января 1944 г. составила 5,1 тыс. ед. В 1944 г. часть из них была отправлена в освобожденные районы страны, часть – на списание, поэтому к 1 июня 1944 г. количество автомобилей снизилось уже до 4,8 тыс. Проверка 4,5 тыс. автомобилей показала, что 62% из них находились в исправном состоянии, остальные требовали разной степени ремонта. По сравнению с техническим состоянием на начало года положение несколько улучшилось. Наибольшее число автомобилей числилось за организациями НКВД (1026 прошли техосмотр), морского флота (259), торговли (245), угольной промышленности (219) и т.д. Лучше других содержали парк автомобилей в совхозах Покровка и Галенки, Гродековской автоколонне Союззаготтранса, в ДЭУ № 579 и др.¹³³

Недостаток бензина был настолько острым, что предприятия вынуждены были переходить на альтернативные виды топлива. Все более широкое применение получали газогенераторные машины. По состоянию на 20 сентября 1942 г. в Хабаровске имелось 260 газогенераторных автомобилей, из них 82 – ЗИС-21 и ЗИС-13 трехтонных; 178 – ГАЗ-42 и ГАЗ-14 полутонных¹³⁴. На 1 января 1944 г. в Приморском крае насчитывалось 969 грузовых газогенераторных машин, к 1 июня их насчитывалось уже 997 за счет переоборудования бензиновых. Ремонт газогенераторных машин был особенно затруднен, так как для них не хватало деталей. Организации, производившие газогенераторные установки, детали производили только для нужд собственного автопарка¹³⁵.

Автохозяйства не располагали помещениями, инструментом и оборудованием для профилактического ремонта автомобилей. В некоторых организациях не было крытых помещений для стоянки машин¹³⁶. Поддерживать парк в рабочем состоянии мешало неудовлетворительное обеспечение кадрами. На начало 1944 г. в Приморском крае на 100 автомобилей приходилось 66 шоферов,

5 механиков, 11 слесарей и 12 рабочих других специальностей. Лучше других были обеспечены кадрами автохозяйства НКВД¹³⁷.

С началом войны значительно сократилось сооружение новых дорог. В 1945 г. в РСФСР было построено автогужевых дорог местного значения почти в 2 раза меньше, чем в 1940 г. (табл. 5). Предпочтение стало отдаваться упрощенным проектам новых путей. Заметно уменьшилась доля дорог с гравийным и твердым покрытием: в 1940 г. – 37,2%, 1944 г. – 26,7%, 1945 г. – 22,6% от общей протяженности построенных. Отставали от довоенных показатели ремонта дорог.

Таблица 5

**Новое строительство и капитальный ремонт автогужевых
дорог местного значения в РСФСР (км)**

Показатели	1940 г.	1944 г.	1945 г.
Всего построено новых дорог по РСФСР	16089,9	986,1	892,8
В том числе:			
грунтовых улучшенных	10110,8	723,9	691,3
гравийных	4302,0	113,3	120,4
с твердым покрытием	1677,1	148,9	81,1
Кроме того, профилированные и прочие дороги	613,5	383,0	109,4
Искусственные сооружения (тыс. пог. м)	199,7	95,9	92,3
Капитально отремонтировано всего	6041,2	4774,3	4743,4

Таблица взята: ГАРФ. Ф. А-262, оп. 2, д. 92, л. 193.

Несмотря на трудности с рабочей силой и материалами, в годы войны осуществлялось строительство наиболее важных в стратегическом и хозяйственном отношении дорог. В 1941 г. трудящиеся Хабаровского края, Амурской и Еврейской автономной областей при помощи частей Дальневосточного фронта построили свыше 300 км магистрали, связавшей Хабаровск с Райчихинским угольным месторождением. За исключением отделочных работ в основном

была закончена проезжая часть дороги Хабаровск – Биробиджан¹³⁸. К началу 1943 г. сооружение дороги Хабаровск – Биробиджан – Райчиха было завершено.

Владлаг НКВД в 1942 г. закончил строительство автодороги Варфоломеевка – Кокшаровка протяженностью 104 км. Проложенная по Уссурийской тайге, она дала выход трем сельскохозяйственным районам к железной дороге. Кроме того, она имела оборонное значение как единственная тыловая дорога, выходящая на шоссе Хабаровск – Владивосток¹³⁹. В ведении Приморского УШОСДОРА на 1 января 1946 г. находилась сеть дорог общим протяжением 2238 км, в том числе 30 км шоссейных¹⁴⁰. В Хабаровском крае за годы войны было построено силами трудящихся 542 км гравийных дорог и отремонтировано 1604 км дорог¹⁴¹.

Освоение природных богатств на северо-востоке региона стимулировало развитие автомобильных дорог. В начале 40-х годов ускорились дорожное строительство подразделениями Дальстроя, чему способствовало поступление дорожно-строительных машин. В частности, в 1943 г. прибытие бульдозеров позволило сократить сроки дорожных работ. До 1946 г. ежегодно строилось и вводилось в строй до 260 км дорог. При освоении Индигирского горнопромышленного района в 1943 г. особое развитие получили зимники. Строители накапливали опыт прокладки путей в условиях вечной мерзлоты¹⁴².

В годы войны вошли в строй автомобильные дороги Певек – Красноармейский (87 км) и Певек – Валькумей (14 км). Одновременно были построены телефонная станция, дизельные электростанции, оборудованы причалы в морском порту, создана ремонтно-механическая база, автомобильный, тракторный и экскаваторные парки. Расширились рабочие поселки Красноармейский и Валькумей, электрифицировался и благоустроивался районный центр Певек¹⁴³.

Неблагоустроенностью в годы войны отличалась дорожная сеть Камчатской области, занимавшей площадь свыше 1 млн кв. км. По данным на июнь 1945 г в области насчитывалось 619 км дорог, в их числе 68 км с гравийным покрытием, 65 км – грунтовых улучшен-

ных, 66 км – грунтовых профилированных, 420 км – грунтовых естественных. На 11 тыс. км тянулись тропы. Имевшиеся дороги и мосты требовали капитального и среднего ремонта. Силами местных организаций было возобновлено строительство дороги Петропавловск – Усть-Большерецк, и по состоянию на май 1945 г. оставалось проложить 153 км пути.¹⁴⁴

На Сахалине дороги пролегали в основном вдоль западного и восточного побережий. Достаточно развитой была сеть в южной части острова, к концу 1945 г. она составляла около 6 тыс. км. Более половины из них имели гравийное или песчаное покрытие и в обычных условиях были проезжими круглый год. Однако в период боевых действий были повреждены многие участки дорог, сожжены мосты¹⁴⁵. Автомобильный и гужевой транспорт бывших японских предприятий и организаций, сохранившийся после боевых действий, был полностью изъят трофейными армейскими и флотскими военными отделами¹⁴⁶. Вследствие этого созданное в декабре 1945 г. на Южном Сахалине автоуправление не получило в свое распоряжение транспорт, гаражи, горючее и могло рассчитывать только на последующую передачу трофейной техники¹⁴⁷.

Дорожные управления Дальнего Востока, не имея достаточной материальной поддержки и лишившись большей части своего кадрового состава, плохо справлялись с поддержанием дорог в рабочем состоянии. Механизмы и техника не пополнялись и приходили в негодность. В Приморском дорожном управлении по эксплуатации по состоянию на 1 января 1944 г. имелось 30 грузовых автомобилей, в том числе 12 исправных, 25 тракторов (13 ед. исправных), 3 моторных катка (2 ед.), 9 грейдеров (5 ед.). В Хабаровском краевом дорожном управлении на тот же момент положение сложилось еще более тяжелое: из 64 грузовых автомобиля лишь 14 было исправных, из 74 тракторов – 8, из 8 моторных катков – 1, из 15 грейдеров – также 1¹⁴⁸. Дорожное хозяйство в годы войны понесло большие потери.

Как и все транспортные предприятия Дальнего Востока, гражданская авиация региона передала в оборонный фонд лучшие мате-

риальные средства и профессионально подготовленные кадры. В августе 1941 г. произошла концентрация сил дальневосточного воздушного флота. Хабаровский транспортный отряд и отряд местных воздушных линий были объединены в один; звено самолетов из Александровска-на-Сахалине передавалось в гидроотряд; учебно-тренировочный пункт в Озерных Ключах преобразовывался в транспортное предприятие¹⁴⁹.

В 1941 г. происходило формирование 12-й особой группы под командованием опытного летчика ГВФ Н.И. Новикова для перегонки самолетов на фронт с авиационных заводов Дальнего Востока, Сибири и Средней Азии. В эту группу, преобразованную позднее в 73-ю вспомогательную дивизию авиации дальнего действия, вошли и дальневосточники – 24 летчика, 2 инженера и 35 бортмехаников. Из летного и инженерно-технического состава Дальневосточного управления ГВФ были укомплектованы две авиаэскадрильи. Первой из них командовал В.А. Борисов, второй – бывший командир Хабаровского транспортного отряда Н.С. Корчанов¹⁵⁰.

Восстановление кадрового состава летчиков, техников и работников других специальностей потребовало кропотливой работы. За первые шесть месяцев войны было подготовлено 200 радистов, 20 мотористов, которыми был укомплектован личный состав¹⁵¹. Подготовка кадров Дальневосточного управления гражданского воздушного флота осуществлялась через учебно-тренировочный отряд при управлении. За 1944 г. через него прошло переподготовку 437 чел.¹⁵² На 1 января 1946 г. в Дальневосточном управлении личный состав, включая эксплуатационные подразделения, авиамастерские, военизированную охрану, составил 1831 чел., укомплектованность составила 98% от потребности¹⁵³.

Всего в Дальневосточном управлении гражданского воздушного флота на 1 января 1942 г. насчитывалось 153 самолета и 360 моторов, из них в исправности было соответственно 78,5% и 73,0%. Состав флота не отличался однородностью: по типу самолеты делились на – 13 групп, моторы – на 8¹⁵⁴. Уже через год – 1 января 1943 г. – самолетомоторный парк ДВУ стал меньше на

23 ед., моторный – на 125 ед., хотя их техническое состояние поднялось на более высокий уровень. В авиационном парке содержались самолеты ПС-30, ПС-41б, ПС-40, ПС-7, Г-1, Г-2, МП-1, СП, АП, У-2 и т.д.¹⁵⁵ Разнообразность самолетов и моторов осложняла обеспечение запчастями, обслуживание, изучение материальной части летно-техническим составом, и в целом негативно отражалась на эксплуатации флота. Для 19,5% самолетов и 20% моторов совершенно отсутствовала ремонтная база в пределах Дальнего Востока, что исключало оперативность их ремонта. Большая часть неисправных самолетов приходилась на принятые от военно-воздушных сил П-5¹⁵⁶. Суровый климат и повышенная влажность разрушительно действовали на деревянные самолеты.

Аварийность в Дальневосточном управлении оставалась высокой. Только в 1944 г. имело место 90 аварий, причинами которых были недостатки службы технической эксплуатации, производственные дефекты материальной части, недисциплинированность летного состава и работников аэродромов и пр.¹⁵⁷

Ремонт авиационной техники производился в Хабаровске, Иркутске, Новосибирске, а также собственными силами авиаторов. В течение 1944 г. было снято с эксплуатации и отправлено в ремонт 46 самолетов, 99 – моторов. Средний налет часов на один исправный самолет в 1944 г. составил 30,9 часов¹⁵⁸. Основные трудности, которые приходилось преодолевать авиаторам, заключались в том, что самолеты длительное время простаивали в ремонте, не хватало запасных частей, горюче-смазочных материалов, авиабензина, бензовозов и бензозаправщиков. В 1945 г. эти проблемы не теряли своей остроты.

Ускоренными темпами в годы войны шло строительство военных аэродромов. В Приморском крае за один летний сезон 1941 г. было успешно закончено в установленные правительством сроки 6 аэродромов с бетонными взлетно-посадочными полосами, за что 16 работников этих строек были удостоены правительственных наград. Всего в течение 1941–1943 гг. в крае было сооружено для Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота 12 аэродромов¹⁵⁹. В то

же время сооружались и благоустраивались площадки для обслуживания предприятий, дававших особо важную для государства продукцию. Протяженность авиалиний в Дальстрое в 1941 г. увеличилась на 4,2 тыс. км, было построено 9 посадочных площадок, в то время как за 5 предыдущих лет было построено всего 4 площадки. Количество перевезенного груза увеличилось почти в 4 раза, а перевозка пассажиров возросла на 125%. Резкое увеличение грузоперевозок стало возможным благодаря получению новых, большой грузоподъемности самолетов Г-1 и Г-2¹⁶⁰.

Ведущие аэропорты Дальневосточного управления гражданского воздушного флота располагались в Хабаровске, Архаре, Озерных Ключах, Свободном, Петропавловске-Камчатском, Александровске-на-Сахалине и других пунктах¹⁶¹. К обустройству аэропортов и сооружению временных площадок для самолетов привлеклось местное население и военные.

Эксплуатационная длина воздушных линий государственного значения на Дальнем Востоке в 1941 г. составила 9056 км, в том числе Владивосток – Хабаровск – Иркутск, Хабаровск – Петропавловск-Камчатский, Хабаровск – Оха, Александровск – Оха, Хабаровск – Александровск, Хабаровск – Николаевск-на-Амуре и т.д. Местные линии составили 2809 км, в их число вошли линии Владивосток – Ольга, Иман – Сидатун, Биробиджан – Сталинск, Хабаровск – Осипенко, Свободный – Стойба, Зeya – Тыгда, Аяк – Октябрьский и т.д. Местные линии Хабаровск – Осипенко и Хабаровск – Кукан не действовали из-за отсутствия аэродромов¹⁶². В 1944 г. Дальневосточное управление гражданского воздушного флота эксплуатировало 21 068 км воздушных путей, в том числе линий союзного значения – 18 328 км и линий местных 2740 км¹⁶³.

В годы войны была проложена воздушная трасса особого государственного значения Аляска – Сибирь. Идея проекта возникла тогда, когда Соединенные Штаты проявили заинтересованность в создании военно-воздушных баз на советском Дальнем Востоке, с которых можно было бы бомбить Японию. Получив отказ со стороны Советского Союза разместить такие базы в указанном регионе, США от своих планов не отказались и предложили перегонять предоставляемые

по ленд-лизу американские самолеты на западный фронт через восточные районы СССР. Советское руководство приняло предложение, и Государственный Комитет Оборона СССР постановлением от 9 октября 1941 г. обязал Главное управление гражданского воздушного флота СССР подготовить и открыть воздушную линию Красноярск – Уэлькаль с участками Красноярск – Киренск, Киренск – Якутск, Якутск – Берелех, Берелех – Анадырь, Анадырь – Ном (Аляска, США)¹⁶⁴.

Строительство аэродрома в Киренске началось в октябре 1941 г. За годы войны на воздушной трассе было реконструировано и построено 16 аэродромов с различного рода объектами на сумму 79,8 млн руб. Перегонка самолетов началась 7 октября 1942 г.¹⁶⁵, и в ней были задействованы советские пилоты. В августе 1942 г. была сформирована в составе пяти авиационных полков Красноярская воздушная дивизия, которую возглавил известный полярный летчик, Герой Советского Союза И.П. Мазурук. Полки располагались в г. Фэрбенксе (США), поселках Уэлькаль и Сеймчан (Дальневосточный край), г. Якутске и в г. Киренске Иркутской области. Управление авиатрассы находилось в г. Якутске. Протяженность трассы на территории СССР составляла 6,5 тыс. км. Американцы поставляли самолеты Б-25, А-20, Р-39, СИ-47¹⁶⁶. Всего по трассе Красноярск – Уэлькаль перегнали 7928 самолетов¹⁶⁷.

Участие в обеспечении перегонки самолетов принимали летчики дальневосточных авиапредприятий. В частности, экипаж Чукотской авиагруппы полярной авиации в составе командира М.Н. Томилина, бортмеханика И.Г. Сеталова и бортрадиста В.С. Матвеевко в 1942 г. в течение 10 дней перебросил с замерзшего каравана судов в аэропорт Марково 70 т бензина, чем оказал большую помощь в перегонке самолетов¹⁶⁸.

Несмотря на нейтралитет, сохранявшийся между СССР и Японией, в 1942 и 1944 гг. на советские аэродромы неоднократно приземлялись терпевшие бедствие американские военные самолеты. В частности, 12 сентября 1942 г. 7 американских самолетов США после бомбардировки японских островов приземлились на Камчатке. Экипажи и самолеты были интернированы в соответствии с международным за-

коном. В июне 1944 г. 3 американских самолета сделали вынужденную посадку на советской территории¹⁶⁹.

Высокая потребность в нефтепродуктах и активизация нефтедобычи на Дальнем Востоке в годы войны настоятельно требовали соответствующего совершенствования средств ее транспортировки. Доставка нефти с Сахалина на нефтеперегонные заводы в Хабаровске и Комсомольске производилась флотом и ограничивалась периодом навигации и наливными емкостями треста Сахалиннефть. Согласно постановлению Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) от 5 апреля 1940 г. Народному комиссариату нефтяной промышленности СССР поручалось строительство нефтепровода от Охи на Сахалине до поселка Циммермановка на Амуре. Финансировать и начать работу было разрешено, не дожидаясь завершения изысканий и подготовки проектов. Строительство нефтепровода пропускной способностью 1,5 млн т в год возлагалось на специальное строительное управление № 15 Главнефтестроя. В мае 1941 г. строительство нефтепровода было передано из системы Наркомнефти в систему Главного управления лагерей железнодорожного строительства НКВД. Непосредственно был задействован контингент Нижне-Амурского ИТЛ с управлением в Комсомольске и отделениями в Софийске, Погиби, Лагури. Подразделениями ИТЛ было освоено 90% от общего количества капитальных вложений, сделанных в сооружение нефтепровода¹⁷⁰. Постановлением Совета Народных комиссаров от 6 мая 1942 г. конечным пунктом строительства нефтепровода было определено вместо поселка Циммермановка село Софийское на Амуре со сроком окончания работ в сентябре 1942 г.¹⁷¹

Первая очередь нефтепровода была введена правительственной комиссией в эксплуатацию с 1 ноября 1942 г. Его протяженность от сырьевых емкостей треста Сахалиннефть до речного нефтепричала с. Софийское составила 387 км. Кроме того, было уложено 2,6 км вторых ниток нефтепровода. В Софийском построили временный причал для налива нефти на баржи, в Лагури установили 4 металлических резервуара для нефти и дизельного топлива¹⁷².

К середине 40-х годов на Северном Сахалине и на берегу Амура был создан целый комплекс сооружений для транспортировки нефти.

По трубопроводу она из Эхабинского и Охинского месторождений поступала в специальные емкости для хранения. Затем часть нефти доставлялась в порт Москальво для дальнейшей транспортировки морем, а часть – к магистральному трубопроводу и через него к резервуарам и причалам Иннокентьевской базы.

Обобщая вышеизложенное, следует сказать, что специфика выполнявшихся дальневосточным транспортом задач в годы войны наложила отпечаток на его состояние. Проводилась политика всемерного усиления базы морского и железнодорожного транспорта, на которые, главным образом, ложилась задача транспортировки импортных грузов. Дальневосточные коммуникации укреплялись не только вложением капитальных средств, но и передачей материальных активов с предприятий западной части СССР. С целью повышения эффективности работы транспорта на предприятиях внедрялись новые, более совершенные методы переработки грузов, позволявшие ускорить их доставку и полнее использовать транспортные средства. Укрепилось взаимодействие железнодорожного и морского транспорта. Координация их работы способствовала налаживанию единого производственного процесса.

Речной, автомобильный (общего пользования) транспорт и гражданская авиация получали минимальные средства на поддержание своего хозяйства. Их материальное снабжение не носило регулярного характера и было недостаточным для того, чтобы сдерживать разрушительные процессы.

Центр тяжести ремонтной работы переместился со специально оборудованных заводов, занятых оборонными заказами, в организации, занимавшиеся непосредственно эксплуатацией транспортных средств, что в значительной мере осложнило их работу. Только морской флот Дальневосточного пароходства ремонтировался, главным образом, за рубежом. На Дальнем Востоке благодаря импорту удалось оснастить и пустить в строй ряд важных транспортных объектов и частично обновить транспортный парк.

На предприятиях Дальнего Востока произошло обновление кадрового состава, выразившееся в увеличении доли женщин и мо-

лодежи, снижении доли рабочих с большим стажем и высокой квалификацией. Это усугубляло положение с качеством выполнения работ и вынуждало развивать систему обучения профессиям без отрыва от производства. Патриотические настроения населения играли огромную роль в преодолении тех трудностей, которые возникли на транспорте в связи с войной.

Сноски и примечания

¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 1, д. 362, л. 17.

² ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 583, л. 21.

³ Полвека на благо Родины. – Владивосток: Приморское кн. изд-во, 1960. С. 23.

⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 101.

⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1026, л. 16 об, 17.

⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 98.

⁷ Там же, л. 98.

⁸ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1026, л. 9, 10.

⁹ В 1940 выступил инициатором движения по ремонту локомотивов силами локомотивной бригады и сокращению их простоев в депо.

¹⁰ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1026, л. 11, 16 об, 17.

¹¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 101.

¹² ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 265, л. 67.

¹³ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 268, л. 69 об.

¹⁴ Буркова В.Ф. Одной с Отчизной болью // Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 94.

¹⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 70, л. 126.

¹⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 68.

¹⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 26.

¹⁸ Постановление Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) 21 августа 1943 г. «О неотложных мерах по восстановлению хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917–1967 гг.): В 5 т. – М.: Изд-во полит. литер., 1968. Т. 3. 1941–1952 годы. С. 131–169.

¹⁹ Там же. С. 158–162.

²⁰ РГАСПИ. Ф. 81, оп. 3, д. 359, л. 80.

²¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 30.

²² ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 96.

²³ События даты // Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 348.

²⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 11.

²⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 13.

²⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 114, л. 64.

²⁷ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 15.

²⁸ РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 740, л. 2.

²⁹ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 3.

³⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 62, л. 9, 11.

³¹ Там же, л. 7 об., 47.

³² Там же, л. 51, 55, 55 об., 69, 71.

³³ Там же, л. 118 об., 122, 134.

³⁴ Еланцева О.П. Строительство № 500 НКВД СССР: железная дорога Комсомольск – Советская Гавань (1930-40-е годы). – Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1955. С. 86, 98.

³⁵ Народное хозяйство РСФСР: Стат. сб. 1957. С. 262.

³⁶ РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 1623, л. 10

³⁷ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 67.

³⁸ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 6, л. 175, 176.

³⁹ Там же, л. 176, 177.

⁴⁰ Письмо Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) 20 января 1943 г. секретарям обкомов, крайкомов ВКП(б) и ЦК компартии союзных республик, председателям облисполкомов, крайисполкомов и совнаркомов республик об оказании помощи железным дорогам // Решения партии и правительства... Т. 3. 1941–1952 годы. С. 89.

⁴¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 37.

⁴² Подсчитано на основании: ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 68.

⁴³ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1858, л. 95.

⁴⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1702, л. 6; РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 1623, л. 21.

⁴⁵ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 70, 71.

⁴⁶ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 123.

⁴⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 70, л. 28, 29.

⁴⁸ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1858, л. 94, 95.

⁴⁹ Куманев Г.А. На службе фронта и тыла: Железнодорожный транспорт СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны. 1938–1945. – М.: Наука, 1976. С. 348.

⁵⁰ Буркова В.Ф. Одной с Отчизной болью // Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 99.

-
- ⁵¹ Куманев Г.А. На службе фронта... С. 350–351.
- ⁵² ГАСО. Ф. 171, оп. 1, д. 44, л. 1, 7.
- ⁵³ РГАСПИ. Ф. 81, оп. 3, д. 302, л. 57.
- ⁵⁴ Там же, л. 57, 58.
- ⁵⁵ Руднев Г.А. Огненные рейсы. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1990. С. 9.
- ⁵⁶ Там же. С. 13-18.
- ⁵⁷ Щетинина А.И. На морях и за морями... – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1968. С. 110.
- ⁵⁸ Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. – М.: Согласие, 1995. С. 326.
- ⁵⁹ Там же. С. 326, 327, 328.
- ⁶⁰ ГАПК. Ф.46, оп. 68, д. 42, л. 49.
- ⁶¹ Подсчитано на основании: ГАПК Ф. 46, оп. 77, д. 56, л. 8, 9.
- ⁶² Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980. С. 237.
- ⁶³ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 13.
- ⁶⁴ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 36.
- ⁶⁵ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 57; ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 24.
- ⁶⁶ ГАПК. Ф. П-68. оп. 30. д. 175. л. 57; ГАПК. Ф. 46. оп. 77. д. 356. л. 5.
- ⁶⁷ Вайнер Б.А., Чистяков Г.А. История советского морского транспорта. . Вып. 5. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.) – М.: ЦБНТИ ММФ, 1979. С. 195.
- ⁶⁸ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 5.
- ⁶⁹ Приморский край. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1981. С. 264, 265.
- ⁷⁰ ГАПК. Ф. 46, оп. 81, д. 12, л. 2.
- ⁷¹ Подсчитано на основании: ГАПК. Ф. 46, оп. 81, д. 9, л. 1 об.; д. 12. л. 2.
- ⁷² ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 45.
- ⁷³ Дальневосточное морское пароходство.... С. 237.
- ⁷⁴ Щетинина А.И. На морях и за морями... – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1968. С. 63, 70, 72.
- ⁷⁵ Там же. С. 90, 93, 94.
- ⁷⁶ Дальневосточное морское пароходство... С. 237.
- ⁷⁷ Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 335, 336.

⁷⁸ Дальневосточное морское пароходство.... С. 237.

⁷⁹ Там же. С. 239.

⁸⁰ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 36.

⁸¹ Там же, л. 34.

⁸² РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 6, 7.

⁸³ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 61.

⁸⁴ ГАПК. Ф. 46, оп. 81, д. 15, л. 32 об.

⁸⁵ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 16.

⁸⁶ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 61.

⁸⁷ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 28.

⁸⁸ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 342, л. 59.

⁸⁹ Там же, л. 68.

⁹⁰ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 59.

⁹¹ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 23.

⁹² ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 59.

⁹³ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 17.

⁹⁴ Вайнер Б.А., Чистяков Г.А. История советского морского транспорта: В 2 т. ЦБНТИ ММФ. 1979.– Т. 1. 1917–1945. Вып. 5. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). С. 111, 112.

⁹⁵ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 20.

⁹⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 8.

⁹⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 122, л. 2.

⁹⁸ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 343, л. 54.

⁹⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 43, л. 111.

¹⁰⁰ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 8, 9.

¹⁰¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1281, л. 215, 216.

¹⁰² Исаков А.Н. Снабжение и торговля на Северо-Востоке России в годы Великой Отечественной войны // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг. – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. С. 118.

¹⁰³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 24 об.

¹⁰⁴ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 12.

¹⁰⁵ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 60, л. 1, 2.

¹⁰⁶ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 93, л. 9, 9 об.

¹⁰⁷ Подсчитано на основании: ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 60, л. 5 об.; д. 127, л. 7 об.

¹⁰⁸ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 126, л. 16 об.

¹⁰⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 107, л. 86.

¹¹⁰ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 103, л. 4.

¹¹¹ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 143, л. 127 об.

¹¹² РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 11, л. 12.

¹¹³ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1029, л. 3, 8.

¹¹⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1027, л. 25.

¹¹⁵ Там же, л. 22, 23, 24, 25, 26.

¹¹⁶ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 103. л. 5, 5 об.

¹¹⁷ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 11. л. 156.

¹¹⁸ ГААО. Ф. 116, оп. 1. д. 93, л. 5.

¹¹⁹ ГААО. Ф. 116, оп. 1. д. 132. л. 7 об.

¹²⁰ Поликарпов Н. Полуторка // М-Хобби. (журнал зарегистрирован Министерством печати и информации РФ 2 июня 1992 г.). 1997. № 7. С. 16.

¹²¹ Прочко Е. Вездеходы РККА. приложение к журналу «М-Хобби». Вып. 7. – М.: Экс Принт НВ, 1998. С. 9, 13

¹²² Там же. С. 13, 14

¹²³ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза // Военно-исторический альманах «Авиация. Техника. Флот». Вып. I. – Харьков, 1998. С. 46, 49.

¹²⁴ Там же. С. 11, 12.

¹²⁵ Народное хозяйство СССР. 1922–1982: Юбил. стат. ежегодник. ЦСУ СССР. – М.: Финансы и статистика, 1982. С. 196.

¹²⁶ Кашеев Л.Б., Реминский В.А. Автомобили ленд-лиза... С. 12.

¹²⁷ Там же. С. 13.

¹²⁸ ГАРФ. Ф. А-262, оп. 2, д. 92, л. 184.

¹²⁹ Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны // Россия и Китай на Дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2001. С. 215–216.

¹³⁰ Жихарев Н.А. Очерки истории Северо-Востока РСФСР (1917–1953 гг.). – Магадан: Магаданское кн. изд-во, 1961. С. 232.

¹³¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1292, л. 16, 19.

¹³² ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 112, л. 2.

¹³³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 117, л. 13-14, 15.

¹³⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1. д. 1292, л. 16.

¹³⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 117, л. 24.

¹³⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 112, л. 10.

¹³⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 117, л. 30.

¹³⁸ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 13, 14.

¹³⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 116, л. 20.

- ¹⁴⁰ Информационный центр Управления внутренних дел по Приморскому краю. Ф. 13, д. 4, л. 54.
- ¹⁴¹ Дальневосточники в Великой Отечественной войне. Очерки / С.С. Бевз, И.К. Бокань, Н.А. Гоголев и др. – Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1973. С. 14.
- ¹⁴² Лукин И.И. Строительство на Северо-Востоке // Дальстрой. – Магадан: Магаданское кн. изд-во, 1956. С. 171, 173.
- ¹⁴³ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1973. С. 215.
- ¹⁴⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1860, л. 68, 71 об.
- ¹⁴⁵ ГАСО. Ф. 171, оп. 1, д. 39, л. 106.
- ¹⁴⁶ ГАСО. Ф. 171, оп. 1, д. 4, л. 33-33 об.
- ¹⁴⁷ Там же, л. 106.
- ¹⁴⁸ ГАРФ. Ф. А-262, оп. 1, д. 4121, л. 2 об.
- ¹⁴⁹ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923–1945). – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. С. 231.
- ¹⁵⁰ Там же.
- ¹⁵¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1033, л. 32.
- ¹⁵² ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 32, л. 7 об.
- ¹⁵³ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 33, л. 4.
- ¹⁵⁴ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 15, л. 10.
- ¹⁵⁵ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 23, л. 5 об., 6.
- ¹⁵⁶ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 15, л. 11.
- ¹⁵⁷ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 32, л. 6 об., 7.
- ¹⁵⁸ Там же, л. 7.
- ¹⁵⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 8, л. 6 об.
- ¹⁶⁰ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации... С. 220.
- ¹⁶¹ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 33, л. 4.
- ¹⁶² ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 15, л. 6.
- ¹⁶³ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 32, л. 3.
- ¹⁶⁴ Славинский Б.Н. СССР и Япония – на пути к войне: дипломатическая история, 1937–1945 гг. – М.: ЗАО «Япония сегодня», 1999. С. 318, 319, 320.
- ¹⁶⁵ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации... С. 205, 216, 215.
- ¹⁶⁶ Славинский Б.Н. СССР и Япония... С. 320, 321.
- ¹⁶⁷ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации... С. 216. Алтунин, ссылаясь на ЦГАНХ, ф. 9527, оп. 1, д. 2282, л. 9, приводит и другие

данные, свидетельствующие о том, что по трассе было доставлено 6678 самолетов.

¹⁶⁸ Там же. С. 215, 216.

¹⁶⁹ G.F. Lensen *The Strange Neutrality: Soviet-Japanese Relations during the Second World War. 1941–1945.* – Tallahassee, Florida: The Diplomatic Press, 1972. С. 41, 46–48.

¹⁷⁰ Медведева Л.М. Развитие транспорта на Сахалине (конец XIX – 60-е годы XX века): – Южно-Сахалинск: Ин-т ист., арх. и этногр. нар. ДВ ДВО РАН. Архивный отдел адм. Сахалин. обл. Сахалинский центр док. новейшей истории, 1994. С. 15.

¹⁷¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1306, л. 2 об.

¹⁷² Там же, л. 4 об., 10.

Глава III. ТРАНСПОРТ В РЕШЕНИИ ЗАДАЧ ВОЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ

С началом Великой Отечественной войны потребовалась срочная переброска с востока на запад воинских частей, вооружения и других ресурсов, которые могли быть использованы на нужды обороны. Уже в первые дни военных действий значительный объем работы лег на железнодорожный транспорт. В срочном порядке на запад отправлялись составы с армейскими подразделениями, боевой техникой, боеприпасами. На железнодорожном транспорте 24 июня 1941 г. был введен новый график движения поездов, по которому в первую очередь перевозились воинские грузы¹. Изменился характер работы железнодорожников. Эшелоны в большом количестве загружались тяжеловесной техникой. Предварительно проводились работы по тщательной маскировке платформ с вооружением. Первостепенное значение приобрела скоростная обработка вагонов.

За первые четыре месяца войны Приморской железной дорогой было перевезено сверх нормы 241,9 тыс. т груза. Однако лишь 80–85% поездов отправлялось по графику. Дорога не справлялась с задачей снижения времени оборота вагона. Ежедневно под погрузкой и разгрузкой задерживалось сверх нормативного времени 840 вагонов, а вместе с транзитом – 1015 вагонов. Основными причинами простоя вагонов были задержки под погрузкой, неисправность подвижного состава в пути, медленное формирование маршрутных составов и др.²

Государственный Комитет Оборона принял постановление о привлечении к судебной ответственности по законам военного времени агентов дороги, задерживавших поезда на станциях, на подходах, у семафоров и т.д. Эта мера должна была послужить важным средством в обеспечении четкого продвижения поездов. Прокуратура была обязана рассматривать все дела, связанные с нарушением норм оборота поездов и вагонов в трехдневный срок. В 1941 г. штрафы за задержку вагонов Приморской дороги были взысканы с таких клиентов, как торговый порт Владивосток, трест Артемуголь, Ружинский лесозавод № 1, Спасский цементный завод и многие другие. К концу указанного года показатели оборота вагона на железной дороге улучшились, и в целом нормы перевыполнялись, хотя под грузовыми операциями вагоны продолжали задерживаться дольше предусмотренного времени³.

В декабре 1941 г. Амурская и Дальневосточная железные дороги при общем выполнении установленных им заданий погрузки и выгрузки, улучшении таких показателей работы, как использование подвижного состава, плохо справлялись с планом породовых перевозок. Так, Амурская железная дорога не выполняла установленного плана погрузки райчихинского угля и леса; Дальневосточная дорога выполнила план перевозки нефтепродуктов на 94,3%, хлебных грузов – на 93,1% и лесоматериалов – на 83,4%. Отрицательным явлением были встречные нерациональные перевозки. За 9 месяцев 1941 г. Амурская дорога отгрузила на Дальневосточную дорогу свыше 102 тыс. т круглого леса, пиломатериалов, шпал, рудничной стойки и других материалов. В то же время в обратном направлении проследовало свыше 50 тыс. т однородных по своему составу грузов⁴.

В следующем году железнодорожникам удалось повысить ряд показателей, свидетельствовавших об ускорении процессов обработки и транспортировки грузов. На Дальневосточной дороге оборот товарных паровозов сократился с 20,2 часов в 1941 г. до 19,0 часов в 1942 г., также снизился за это время оборот товарных вагонов с 3,8 суток до 2,7 суток. Возросла техническая и участковая

скорость поездов, а также доля отправлявшихся по графику товарных составов⁵.

Инициатива и энергия железнодорожников помогли решать производственные проблемы. Старший машинист Вяземского депо Дальневосточной железной дороги К.П. Ильин со своим напарником А.К. Гречишенко обеспечили образцовый уход за своим паровозом и в 1942 г. совершили на нем пробег между подъемочными ремонтами 97 тыс. км вместо 45 тыс. км по норме, сэкономив государственные средства⁶. Машинист Приморской железной дороги Горбач снизил простои паровозов под снабжением углем вдвое против нормы, а его воспитанник, молодой машинист Хлопков, 4 февраля 1943 г. довел простои паровозов под набором угля до 7 мин. Работник станции Манзовка Аксенов добился повышения производительности работы крана на 150% и довел простои паровозов под набором угля до 8 минут. От крановщиков не отставали и грузчики складов топлива. За смену 4 февраля на Ружинском складе грузчики Нагимов, Евтух, Брипалов вдвое перевыполнили норму выработки⁷.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 апреля 1943 г. на всех железных дорогах страны было введено военное положение. Кроме того, решением ЦК партии были ликвидированы политотделы на транспорте. Командиры на железных дорогах получили большие права, утверждалось строгое единоначалие⁸. Ставилась задача повысить эффективность работы транспорта.

Ограничение в годы войны экономических связей, сокращение строительства и гражданского производства привели к снижению грузооборота дальневосточных дорог. Если в 1940 г. грузоперевозки Приморской дороги исчислялись 14081 тыс. т, то в 1943 г. только 7265 тыс. т⁹. На Дальневосточной железной дороге перевозка грузов в 1941 г. составила 105,0% от уровня 1940 г., в 1942 г. – 53,5%, 1943 – 55,5% и в 1944 г. – 53,0%¹⁰.

Изменилось направление грузопотоков. Преобладающим стало движение составов не с запада на восток, а с востока на запад. Если в 1940 г. Приморская дорога сдавала на выход 13% от общего коли-

чества погруженных вагонов, то в 1942 г. – 28%, в 1943 г. – 44%, а в 1945 – 52%¹¹. Дальневосточная железная дорога, принимавшая в 1940–1942 гг. груженные вагоны, главным образом, с западного направления, в 1943–1944 г. принимала их в основном с восточного (табл. 6).

Таблица 6

Размеры приема грузов Дальневосточной железной дорогой по направлениям (вагонов в сутки в среднем)¹²

Показатели	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.
Прием груженных вагонов с запада	1054	943	426	374	342
Прием груженных вагонов с востока	212	345	284	461	495

Таблица взята: ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 2.

Как и до войны, Приморская железная дорога обслуживала предприятия различных отраслей промышленности края – угольной, лесной, рыбной и пр. Однако объемы погрузки некоторых видов продукции быстро снижались (табл. 7). В 1940 г. дорога в среднем грузила строительных грузов 543 вагона в сутки, а в 1945 г. только 15,3; лесных грузов соответственно 103 и 24,2 вагона¹³. Значительное место в перевозках Приморской дороги занимал уголь – основной продукт добывающей промышленности края. Погрузка угля на Приморской железной дороге в 1945 г. составила 446 вагонов в среднем в сутки¹⁴.

Важнейшим направлением работы дороги становилась транспортировка импортных грузов, поступающих в СССР через морские порты Владивосток, Находка и пр. Особенно погрузка импорта на Приморской дороге начала расти с середины 1942 г. в связи с увеличением его поступления в порт Владивосток (табл. 7). Эксплуатационная работа при постоянно нарастающем объеме происходила в напряженных условиях. В отдельные периоды погрузка импорта составляла до 50% всей погрузки дороги, концентрирующейся во Владивостокском узле. Все это потребовало освоения новых мето-

дов формирования поездов¹⁵. Импортных грузов во Владивостокском узле в 1941 г. грузилось 62 вагона, а в первой половине 1945 г. – 568,6 вагона в сутки¹⁶. По ленд-лизу шла военная техника, стратегическое сырье, доставлялись паровозы, рельсы, автомобили, обмундирование, сукно, кожа, медь, олово, молибден и т.д. На специально оборудованных судах из-за границы везли через Тихий океан локомотивы, выгружали во Владивостоке, ставили на рельсы и отправляли на запад. В основном это были локомотивы серии Е-а и Е-м. В 1942 г. на Приморской дороге погрузка импортных грузов в среднем в сутки составила 66,9 вагона, в 1943 г. – 333,8, в 1944 г. – 481,2 и в 1945 г. – 408,4 вагона¹⁷. Всего за годы войны 1941–1945 гг. во Владивостокском железнодорожном узле было погружено 7850 тыс. т импорта¹⁸.

Таблица 7

Породовая погрузка Приморской железной дороги в среднем в сутки (в вагонах)

Наименование грузов	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Всего	1533,0	1623,0	1021,0	1049,0	1139,0	1145,0
Из них:						
каменный уголь	409,0	522,0	416,7	332,0	338,3	446,0
лес	103,0	107,4	44,0	18,6	19,1	24,2
цемент	34,0	41,5	25,3	8,8	Нет данных	9,9
хлебные грузы	52,0	46,0	31,6	29,6	12,6	15,2
наливные грузы	40,0	32,6	8,1	24,2	Нет данных	115,0
импорт	-	-	66,9	333,8	481,2	408,4
рыба	38,0	35,3	22,6	20,1	24,4	14,2

Таблица составлена на основании: РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 1651, л. 78; ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 64; ГАХК Ф. 1178, оп. 1, д. 181, л. 4; д. 273, л. 70.

Вследствие резкого превышения погрузки над выгрузкой Приморская дорога испытывала недостаток порожних вагонов и вынуждена была получать их с соседних дорог в порядке регулировочных мероприятий НКПС¹⁹. Несмотря на трудности Приморская дорога закончила 1943 г. с перевыполнением плана перевозок, сократила расход эксплуатационных средств, снизила на 11,7% себестоимость перевозок, перевыполнила задание по весу грузового поезда на 10,1%, сэкономила на 3 млн руб. топлива и дала государству сверх установленного плана 50,8 млн руб. прибыли. По обороту вагона задание не было выполнено. Непроизводительные простои подвижного состава под погрузо-разгрузочными операциями и на технических станциях были основной причиной завышенного оборота вагона²⁰. Значительно перевыполнила план дорога по пассажирским перевозкам²¹.

В 1944 г. Приморская железная дорога план погрузки выполнила на 94,9%, выгрузки – на 103,0%. В течение года по итогам Всесоюзного социалистического соревнования ВЦСПС и НКПС отдельным предприятиям дороги 8 раз присуждали переходящие Красные знамена Наркомата путей сообщения²². По результатам работы зимой 1943–1944 г. многие работники Приморской железной дороги были награждены правительственными наградами. К ордену Ленина был представлен Клушин Матвей Петрович, дежурный по Владивостокскому отделению движения, пришедший на транспорт в 1932 г. За участие в боях у озера Хасан в 1938 г. он был награжден орденом Красной Звезды²³. Среди удостоенных ордена Ленина был Могожин Петр Федорович начальник паровозной службы, работавший на транспорте с 1919 г. Также были представлены к ордену Ленина дорожный мастер 9-й Гродковской дистанции службы пути Нестеров Г.И., машинист депо Ворошилов-Уссурийский Петлевский; к ордену Трудового Красного Знамени – главный кондуктор Ружинского резерва Белозеров И.А., начальник топливного отдела Приморской дороги Бузданов В.Д. и др.²⁴

Поступление импортных грузов на железные дороги шло не только через порт Владивосток, но и через речные порты Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск, Покровка. Это предопределило изме-

нение структуры грузопотока на Дальневосточной железной дороге. Прием грузов на дорогу с востока возрос за счет импорта, проходившего транзитом²⁵. В 1944 г. на Дальневосточной дороге резко сократилась погрузка и составила 47% от довоенного уровня. Сокращение произошло за счет леса, строительных материалов, то есть тех грузов, которые производились для нужд широко развернувшегося до войны в крае строительства (табл. 8). Вместе с тем, возросла погрузка продукции промышленности края: нефтепродуктов – на 78% (по сравнению с довоенным периодом), черных металлов – на 245%. В целом в 1944 г. произошло сокращение объемов перевозок за счет угля, дров, хлеба, продовольствия и промтоваров²⁶. Транзитные грузы, доля которых в 1940 г. была 28% в структуре перевозок Дальневосточной дороги, в 1945 г. достигла 38%²⁷.

Таблица 8

**Выполнение плана породовой погрузки вагонов
на Дальневосточной железной дороге (в среднем в сутки
вагонов)**

Наименование грузов	1939 г.	1940 г.	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Каменный уголь	-	-		-	1,8	-	-
Нефтепродукты	49,0	64,0		55,9	110,0	113,6	120,6
Черные металлы и лом	3,0	3,0		12,4	15,9	13,6	16,1
Лесоматериалы	178,0	193,0		87,8	54,0	52,5	39,8
Дрова	97,0	164,0		68,9	36,1	49,5	21,1
Стройматериалы	528,0	364,0		51,4	41,7	70,6	38,7
Хлебные грузы	29,0	21,0		17,4	14,1	12,0	6,6
Прочие	198,0	154,0		211,2	164,5	143,5	253,1
Всего	1082,0	963,0	1114,0	505,0	439,0	455,6	496,0

Таблица составлена на основании: РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 422, л. 14 об.; д. 1159, л. 71 об.; д. 1623, л. 12.

Важнейшим железнодорожным узлом Дальневосточной дороги был Хабаровск. Здесь располагалось большое количество складов и баз крупных организаций: Главметаллосбыт, Глававтотракторсбыт, Главснабнефть, Дальнефтеснаб, Главхиснаб, Тескстильсбыт. Многие средние и мелкие предприятия промышленности, жилищно-коммунального хозяйства, связи, культуры, здравоохранения получали с железной дороги топливо и сырье. Немало грузов принималось железной дорогой от Нижнеамурского речного пароходства. Они поступали главным образом с низовьев Амура и включали в себя рыбную продукцию, металл, а также всевозможные материалы и оборудование, направлявшиеся в Советский Союз из-за границы²⁸. Через Дальневосточную железную дорогу шло снабжение Северного Сахалина.

Несмотря на близость речного пути, Комсомольск-на-Амуре снабжался преимущественно по железной дороге. Грузы для городских предприятий следовали не только из Хабаровского края (уголь, металлолом, лес, огнеупорная глина и др.), но и из многих отдаленных районов Советского Союза, потому что такие заводы, как № 126 и № 199 зависели от деловых контактов с несколькими десятками промышленных предприятий страны²⁹.

Работа некоторых предприятий региона в такой степени была связана с железнодорожным транспортом, что они были вынуждены развивать не только подъездные пути, но содержать собственный парк паровозов и вагонов. Так, Оборский леспромхоз в Хабаровском крае располагал большим хозяйством с разветвленной железнодорожной сетью широкой колеи протяженностью 70 км и подвижным составом³⁰.

Амурская железная дорога в качестве основного задания в годы войны имела перевозку райчихинского угля для промышленных предприятий, электростанций и железных дорог, также она перевозила произведенные в области сельскохозяйственные продукты. В январе 1943 г. в Амурской области на железнодорожных станциях скопилось невывезенного хлеба 963 вагона и овощей 516 вагонов. Хабаровский крайком обратился с просьбой в ЦК ВКП(б) пополнить вагонный парк Амурской и Дальневосточной железных дорог,

а также разрешить Амурской дороге использовать порожняк, идущий в попутном направлении. Из транспортного отдела ЦК ВКП(б) поступил ответ о том, что в связи с острой необходимостью вагонов для вывоза импорта из Владивостока и угля из Кузбасса, пополнение парка Амурской дороги невозможно. Увеличить вывоз хлеба и овощей удалось за счет использования порожняка³¹.

В связи с тяжелым положением с топливом на предприятиях Хабаровского края слаженной работе железнодорожников придавалось большое значение. Работники Амурской дороги уделяли этому участку работы особое внимание. По вине дороги в первом квартале 1945 г. не было ни одного случая срыва погрузки угля. За этот период было погружено и перевезено по Амурской дороге 25 427 вагонов при плане 23 741 вагон, то есть 107%³².

Пассажирские перевозки в первые годы войны на дорогах Дальнего Востока по сравнению с довоенным периодом в количественном отношении менялись незначительно. По Приморской дороге, например, было перевезено пассажиров в 1940 г. 13 880 тыс. чел., в 1941 г. – 13 752, в 1942 г. – 14 196 тыс. чел.³³.

В первом квартале 1943 г. положение с транспортировкой пассажиров на дорогах страны резко ухудшилось. Отстающими по выполнению расписания пассажирских поездов на протяжении всей зимы являлись дороги Омская, Карагандинская, Казанская, Оренбургская, Рязано-Уральская, Ужно-Уральская и им. Кагановича. Задержки объяснялись преимущественно тем, что в ущерб пассажирским поездам отправлялись грузовые поезда. В январе и феврале 1943 г. на дороги страны был передан ряд указаний о преимуществе в продвижении товарных поездов (угольных, наливных, порожних цистерн, порожних «бронированных» маршрутов) перед пассажирскими³⁴.

На совещании актива работников НКПС в Москве 19 июня 1944 г. в связи с упорядочением работы восстановленных западных дорог Каганович сообщил о введении 20 июня в 18 часов нового графика движения поездов по сети Советского Союза. Среди дорог, хорошо выполнявших график движения, были названы дороги Ки-

ровская, Октябрьская, Калининская, Забайкальская, Амурская, Дальневосточная, Приморская др.³⁵ Была поставлена задача держать средний уровень технической скорости, который был задан Государственным Комитетом Обороны в 1942 г., сократить разрыв между технической и коммерческой скоростью, достигавший 10–12 км, а также увеличить весовые нормы. В частности, вес поездов от Хабаровска до Новосибирска был поднят на 100 тонн, от Свердловска до Юдино на 200 тонн, от Свердловска до Кирова на 100 тонн и т.д.³⁶

По решению ГКО в апреле 1945 г. был образован Округ железных дорог Дальнего Востока. Создавался запас топлива, с запада направлялись опытные, профессионально подготовленные кадры. С апреля 1945 г. в распоряжение Округа стали прибывать эксплуатационно-железнодорожные полки и эксплуатационные отделения, переброшенные из Польши и Румынии. В мае началась форсированная транспортировка воинских подразделений и техники с запада на восток. Транссибирская магистраль от Иркутска до Владивостока была передана в ведение оперативной группы Управления тыла Красной Армии при главнокомандующем советскими войсками на Дальнем Востоке³⁷. Советский Союз готовился к войне с Японией. За период с мая по сентябрь 1945 г. по Забайкальской, Приморской, Амурской и Дальневосточной железным дорогам в распоряжение фронтов было получено более 116 тыс. вагонов оперативно-снабженческих грузов³⁸.

Советским вооруженным силам предстояло вести действия против Квантунской армии в Маньчжурии и Корее, а также на Южном Сахалине и Курильских островах, на фронте общей протяженностью 6 тысяч километров. Особое значение имели для японцев Маньчжурия и Корея, которые служили им стратегическим плацдармом для развертывания экспансии на Азиатском континенте. Здесь была создана крупная военно-экономическая база, широкая сеть железных и шоссейных дорог, аэродромов, портов и военно-морских баз. Вдоль границы СССР были построены 17 укрепленных районов и свыше 4500 долговременных сооружений общей протяженностью около 800 км³⁹.

Группировка советских войск на Дальнем Востоке, усиленная соединениями, имевшими богатый опыт войны в Европе, к августу 1945 г. включала Забайкальский, 1-й и 2-й Дальневосточные фронты. С ней должны были взаимодействовать 9-я, 10-я 12-я воздушные армии, а также силы Тихоокеанского флота и Амурской военной флотилии. В общей сложности против японских вооруженных сил было развернуто 11 общевойсковых, одна танковая и 3 воздушные армии, 3 армии ПВО территории страны, флот и флотилия. Общая численность Дальневосточной группировки советских войск достигла 1 747 465 чел. На вооружении находилось 29 853 орудия и миномета, 5250 танков и самоходно-артиллерийских установок, 5171 боевой самолет⁴⁰.

Дальневосточная дорога в 1945 г. из глубоко тыловой дороги превратилась в дорогу на головном участке фронта. Сосредоточение огромного количества вагонов, срочность перевозок в связи с послевоенной передислокацией частей с запада и предвоенной подготовкой на Дальнем Востоке, перевозки трофейных грузов и военнопленных – все это предопределило то, что дорога получила за год несколько иные результаты, чем ожидалось⁴¹.

Перевозка по Дальневосточной дороге в 1945 г. по сравнению с 1944 г. значительно увеличилась и совершалась в первом квартале с востока на запад, а затем в обратном направлении. После окончания войны с Японией вновь с востока на запад пошли груженные составы, а с запада на восток – порожние. Возникли серьезные затруднения с выгрузкой на таких мало развитых дальневосточных станциях, как Ленинск и Ленинск-Пристань, которые по своему техническому развитию, а также по специфическим условиям разгрузки некоторых грузов (разгружались только ночью) осваивали не более 200–250 вагонов в сутки, в то время как на подходе ежедневно для этих станций находилось 500–600 вагонов.

При перевозке трофейного имущества проблемы часто создавало выяснение адресатов и отсутствие у клиентуры кранов для разгрузки тяжеловесов. Колоссальные простои наблюдались под выгрузкой зерна, которое приходило с запада в вагонах с неис-

правными крышами и из-за чего портилось, его приходилось отсортировывать перед разгрузкой вагонов. Несмотря на трудности Дальневосточная дорога в 1945 г. выполнила годовой план погрузки на 105,5% и получила экономию от сокращения порожнего пробега вагонов⁴².

23 августа 1945 г. Государственный Комитет Обороны принял совершенно секретный приказ № 9898, по которому все японские военнопленные, захваченные Красной Армией в Корее и Маньчжурии, подлежали отправке в Советский Союз. По другому распоряжению, подписанному лично Л.П. Берия, эти военнопленные распределялись на различные народно-хозяйственные стройки Сибири и советского Дальнего Востока, строительство Байкало-Амурской магистрали, заготовку леса, на предприятия горнодобывающей и угольной промышленности и т.д. В СССР было отправлено более 600 тыс. военнопленных японцев⁴³. Военнопленных везли в переполненных вагонах. Неподготовленность предприятий к их приему затрудняла работу Дальневосточной дороги. На станциях в ожидании высадки пленных задерживались составы. В 1945 г. Дальневосточная дорога на 28% превысила план заполненности пассажирских поездов⁴⁴.

Во время наступательной операции 1945 г. против Квантунской армии советские войска использовали КВЖД для продвижения по территории Маньчжурии. Войска Забайкальского фронта захватили ряд станций на этой дороге, предотвратив разрушение противником тоннелей на перевале через Большой Хинган. 14 августа 1945 г. был подписан Договор о дружбе и союзе между Советским Союзом и Китаем, а также соглашение о Китайской Чанчуньской дороге. В соглашении говорилось: «Основные магистрали Китайско-Восточной железной дороги..., объединенные в одну железную дорогу под названием «Китайская Чанчуньская железная дорога» (КЧЖД), перейдут в общую собственность СССР и Китайской республики и будут эксплуатироваться ими совместно»⁴⁵.

Во второй половине 1945 г. Приморской дорогой был выполнен целый ряд особых правительственных заданий по перевозкам грузов НКЮ, демобилизованных воинов, военнопленных, тро-

фейного оборудования и материалов. Погрузка импортных грузов не достигла плановой, так как во второй половине 1945 г. снизилось поступление импорта во Владивостокский порт. Затруднения заключались в недостатке платформ и вагонов, так как Приморская дорога наряду с Дальневосточной по регулируемым приказам НКПС передавала порожние вагоны на КЧЖД⁴⁶.

Перевозка грузов по Приморской железной дороге в 1945 г. по сравнению с предыдущим годом возросла за счет увеличения приема груженых вагонов с Дальневосточной дороги и поступления трофейных грузов с КЧЖД. Скоростная обработка поездов в 1945 г. на Приморской дороге дала возможность ускорить оборот вагонов и перевыполнить план их погрузки. Неблагополучно складывалась ситуация с транспортировкой пассажиров: график движения поездов не выполнялся, отменялись рейсы многих поездов⁴⁷.

Всего на Владивостокском отделении Приморской железной дороги было за годы войны погружено и налито 460 тыс. вагонов, из них 60% или 276 тыс. вагонов простояли сверх нормы 2 208 тыс. вагоно-часов, то есть по 8 часов каждый⁴⁸.

По окончании военных действий в Маньчжурии и полной капитуляции японцев при содействии работников Восточно-Сибирской и Приморской железных дорог на КЧЖД был произведен ремонт и открыто движение по всей линии⁴⁹.

В годы войны многие железнодорожники проявили самоотверженность в труде и показали высокие результаты. Работники дальневосточных железных дорог в 1943-1945 гг. перевыполнили план перевозок. Передовиками производства во Владивостокском железнодорожном узле были составитель поездов Савочевский, более трех лет державший первенство в социалистическом соревновании среди работников своей профессии на Приморской дороге; старший помощник начальника станции Эгершельд Иванов В.С. Правительственными наградами были награждены старший помощник начальника станции Эгершельд по грузовой работе Волегов И.Д., весовщик Сыч, осмотрщик вагонов Заяц, машинисты Игнатъев, Картин, Тамошевский; составители поездов станции Первая Речка Седорчук Н.П., Чернов С.И., старей-

ший дежурный по станции, почетный железнодорожник Богомолов Б.Т., лучшие стрелочники, почетные железнодорожники – Кондратюк М.Г., Продаус А.И., Федорчук З.И. и многие другие⁵⁰. В 1944 г. на Приморской железной дороге 6 человек были награждены орденами и медалями, в 1945 г. – 103 чел. Кроме того, многие железнодорожники получили значки «Ударник сталинского призыва», «Почетный железнодорожник», «Отличный паровозник», «Отличный движенец»⁵¹ и т.д. Дальневосточной железной дороге за трудовой героизм ее работников в годы войны в 1945 г. были вручены на вечное хранение переходящие Красные знамена ВЦСПС и МПС, Округа железных дорог Дальнего Востока и Красное знамя военного совета Дальневосточного фронта⁵².

Железнодорожный транспорт Дальнего Востока в годы войны работал в тесном взаимодействии с морским, эксплуатация которого была также подчинена первостепенному решению задач обороны государства. Обширная география тихоокеанских путей позволила наладить жизненно необходимые для страны связи и восполнить потери, понесенные в результате утраты коммуникаций на западе.

В структуре перевозок Дальневосточного морского пароходства в 1941 г. превалировало, как и в предыдущие годы, каботажное плавание (табл. 9). Основными клиентами пароходства были такие организации, как Дальгуглесбыт, комбинат Сихали, Тихоокеанский Военно-Морской Флот, Дальстрой, АКО и др.⁵³. Морским транспортом осуществлялось снабжение продовольствием и предметами первой необходимости населенных пунктов Приморья, Охотского побережья и Северного Сахалина. С промышленных предприятий на судах вывозились рыба, уголь, лес, нефть. Морской транспорт продолжал выполнять преимущественно внутрирегиональные перевозки, но уже в 1941 г. четко обозначились тенденции, получившие развитие в дальнейшем. Ведущим направлением перестройки работы морского транспорта в связи с войной явилось переключение судов с каботажного плавания на заграничное. К концу 1941 г. заметно возросла ин-

тенсивность заграничных рейсов, вызванная, прежде всего, увеличением более чем в 2 раза перевозки импорта (табл. 9).

Таблица 9

**Количество отправленных грузов и пассажиров на судах
Дальневосточного морского пароходства**

Показатели	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Малый каботаж (тыс. т)	1009,4	489,8	587,9	598,0	565,6
Большой каботаж (тыс. т)	-	-	-	-	-
Экспорт (тыс. т)	4,9	9,6	78,0	24,6	32,0
Импорт (тыс. т)	262,2	548,0	2200,9	2715,2	2357,7
Между иностранными портами (тыс. т)	7,8	52,6	14,9	41,6	25,0
1. Всего отправлено грузов (тыс. т)	1284,3	1100,0	2881,7	3379,4	2980,3
Кроме того:					
спецперевозки в малом каботаже (тыс. т)	21,7	32,4	10,3	-	1150,3
перевалочный импорт (тыс. т)	-	-	203,4	136,9	86,9
2. Всего отправлено пассажиров (чел.)	103349	62069	57049	59294	76853

Таблица составлена на основании: ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 55, л. 1 об.; д. 63, л. 1 об.; д. 71, л. 6 об.; д. 74, л. 3 об.; д. 77, л. 3 об.

Во второй половине 1941 г. моряками Дальневосточного бассейна доставлялись во Владивосток из портов США, Великобритании, Австралии, Индокитая, Новой Зеландии грузы оборонного характера: олово, свинец, вольфрам, алюминий, бензин, шерсть, оборудование для военных заводов и пр. Несмотря на блокаду некоторых морских путей и диверсионную деятельность фашистов, моряки успешно проводили работу по доставке импортных грузов.

К концу 1941 г. 64 судна Дальневосточного морского пароходства общей грузоподъемностью 301 960 т с количеством экипажа 2874 чел. отправлялось в заграничные рейсы⁵⁴.

После вступления в декабре 1941 г. в войну Японии осложнилась ситуация в районе плавания флота Дальневосточного пароходства. Несмотря на то, что между СССР и Японией сохранялся нейтралитет, советским судам, проходившим проливы Лаперуза и Цусимский, чинились разного рода препятствия, вплоть до обстрелов. Военные действия противника создавали тяжелые условия для судовождения. Моряки, осваивая новые районы плавания, учились тактике маневрирования, водили суда ночью без ходовых огней, вступали в неравную борьбу с врагом.

Направление основной части флота на перевозку импорта осложнило транспортировку народнохозяйственных грузов внутри региона. Исключительно трудное положение сложилось на Северном Сахалине. Недостаток транспортных средств, неразвитость портового хозяйства тормозили развитие угольной, рыбной, лесной и нефтяной промышленности на острове. Порт Александровск-на-Сахалине с приписанными к нему портовыми пунктами Мгачи, Арково, Макарьевский, Октябрьский и Агнево должен был, главным образом, перерабатывать уголь для транспортировки его на материк. В 1941 г. портовыми пунктами было переработано 330 тыс. т угля (в 1940 г. – 380 тыс. т), но только на шахтах треста Сахалинуголь осталось невывезенным свыше 400 тыс. т топлива. Помимо этого с острова не было отправлено большое количество рыбы и строевого леса.

В 1942 г. вследствие увеличения численности войск Красной Армии значительно вырос завоз на Сахалин грузов, в том числе и тяжеловесов, через город Александровск, что еще более обострило потребность в производственных мощностях⁵⁵. Портовикам Александровского-на-Сахалине порта пришлось приложить немало сил для выполнения возложенных на них задач. Николай Сергеевич Купченко бригадир грузчиков в Мгачинском портпункте в навигацию 1942 г. выполнял нормы на 150–170%. Холод Семен Иванович начальник Мгачинского портопункта за досрочную обработку

судов был премирован и награжден значком «Почетный работник морского флота»⁵⁶.

Осложнилось положение с завозом продуктов и промтоваров на север. Уже в первый год войны Камчатторг и Колымснаб не выполнили планы завоза. В дальнейшем снабжение северных районов во многом зависело от поставок из-за рубежа. В 1942 г. Колымснабом было завезено в северные районы Дальнего Востока 74,9 тыс. т продовольствия отечественного и 64,8 тыс. т импортного производства; 5,8 тыс. т отечественной и 3,8 тыс. т импортной промышленной продукции. Основной объем грузов следовал через Нагаевский порт. Из-за рубежа везли муку, зерно, крупы, хлопчатобумажные ткани и т.д. Для снабжения Колымы особое значение приобрел Северный морской путь. Через арктические порты Тикси, Амбарчик, Певек, а затем по рекам Лене, Алдану, Индигирке и Колыме поступали необходимые здесь продукты⁵⁷.

Николаевское–на-Амуре государственное морское пароходство не справилось с заданием по перевозкам в 1941 г. Флот пароходства около 80% своего ходового времени в 1941 г. простаивал в портах под погрузкой и выгрузкой⁵⁸. План грузоперевозок 1942 г. был выполнен 22 октября⁵⁹. Транспортный флот пароходства в количестве 9 судов перевез за год 163 тыс. т грузов⁶⁰. Грузоподъемность флота использовалась на 128,5% по отношению к плану⁶¹. За успешную работу коллективу пароходства в течение августа, сентября и октября 1942 г. присуждались передовые места во Всесоюзном социалистическом соревновании и переходящее Красное знамя НКМФ СССР, а в августе было присуждено первое место и Знамя Государственного Комитета Обороны СССР. В коллективе Николаевского–на-Амуре порта было немало передовиков производства. Киров Николай Васильевич, бригадир грузчиков, выполнял нормы выработки в отдельные дни на 200–250%, а за навигацию 1942 г. – на 103%. Мухин Иван Степанович, также бригадир бригады грузчиков, нормы выработки выполнял в отдельные дни на 150–200%. Ударно трудились и другие работники порта: диспетчер порта Дубовой Петр Артемьевич, прораб первого участка порта Червяков Степан

Александрович, слесарь Бикенин Зарым Карымович, слесарь Мишин Александр Семенович⁶².

Вместе с тем наблюдались огромные постои судов в пути и в портах, недостаточно использовался баржевый флот из-за нехватки буксиров. Большим недостатком в работе Николаевского-на-Амуре пароходства были аварии и происшествия. Только в навигацию 1942 г. имели место 19 аварий. Плохая организация труда, необеспеченность морским тоннажем, пачкообразность поступления судов для обработки (особенно со стороны НАУРПа – 6–9 судов одновременно), невыполнение грузчиками норм выработки, поломка механизмов – все это оказывало негативное воздействие на работу порта⁶³.

В 1942 г. 58% от общего эксплуатационного времени суда Дальневосточного пароходства находились в заграничном плавании⁶⁴. С лета 1942 г. прекратились конвои в северные морские порты СССР. Ввиду сложившихся обстоятельств движение импортных грузов было переориентировано на дальневосточное направление. В конце 1942 г. в перевозках импорта было занято уже 81 судно Дальневосточного пароходства⁶⁵. Расширялось их движение в порты Америки, Канады, Новой Зеландии, Австралии, Персидского залива, через которые реализовывалось экономическое сотрудничество с союзниками.

Владивостокский порт в 1942 г. переживал трудный период: работники порта не успевали осуществлять погрузоразгрузочные работы, грузы скапливались на причалах, замедляя дальнейшее движение. Приморский крайком партии в 1943 г. направил в гавань на постоянную работу грузчиками 700 человек с различных предприятий⁶⁶. Меры по оснащению техникой порта, проведенные в том же году, позволили ускорить переработку грузов⁶⁷. В 1942 г. перед портом Владивосток ставилась задача обрабатывать 100 вагонов в сутки⁶⁸, а в июне 1943 г. обрабатывалось уже 500.

Грузооборот Владивостокского порта в 1943 г. по сравнению с предыдущим годом вырос более чем в 2 раза (табл. 10). Если ранее грузы поступали преимущественно в мешках, то теперь преобла-

дающими стали тяжеловесы и металлы⁶⁹. Летом 1943 г. часть флота была направлена в порты Находку и Нагаево, чтобы разгрузить Владивосток. Впервые морской флот работал в направлении Николаевска-на-Амуре, где производилась перевалка грузов с судов на баржи, а затем они следовали на железнодорожные станции⁷⁰. Наибольший грузооборот среди портовых пунктов Владивостока в первом полугодии 1943 г. имели Тетюхе (29,2 тыс. т), Находка (26,7 тыс. т) и Совгавань (19,2 тыс. т)⁷¹.

Таблица 10

Грузооборот Владивостокского торгового порта (тыс. т)

Показатели	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
1. Грузооборот	1414,8	1650,0	1343,6	941,5	2140,9*	2961,3	2581,1
В том числе:							
малый каботаж	1085,4	1169,2	898,4	402,9	499,7	376,9	416,2
большой каботаж	58,3	-	-	-	-	-	-
импорт	271,1	480,6	426,5	537,4	1590,8	2412,4	2011,9
экспорт	-	0,2	18,7	1,2	50,4	20,0	81,4
перевалочный импорт	-	-	-	-	-	152,0	71,6

Таблица составлена на основании: ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 57; ф. 356. оп. 9, д. 61, л. 104; д. 63, л. 1.

* – из общего грузооборота не выделен перевалочный импорт.

В начале 1942 г. импортные грузы стали поступать в Петропавловский и Нагаевский порты, которые по своей технической оснащённости еще не были готовы к резкому увеличению потока грузов. Доке-рам приходилось работать по 14–16 часов в сутки, чтобы вовремя разгрузить суда⁷². Простои транспортного флота в Петропавловске-Камчатском достигли в этот период 78% от общего стояночного времени судов в порту⁷³. По мере обустройства портов Петропавловск-

Камчатский, Нагаево и Находка повышалась их роль в приеме импортных грузов.

С 1943 г. импортные перевозки занимали главное место во всей работе Дальневосточного пароходства. Из всего перевезенного пароходством груза в указанном году около 70% составил импорт (табл. 9). Следует отметить, что, несмотря на невысокую долю экспорта в общем объеме перевозок, его транспортировка на судах пароходства в 1943 г. была почти в 12 раз больше, чем в предыдущем году. В счет оплаты поставок по ленд-лизу за рубеж отправлялось золото, руда, лес и пр.

Резкий рост поступления грузов из-за рубежа повлиял на общий объем грузоперевозок Дальневосточного пароходства, который увеличился в 1943 г. в 2,7 раза по сравнению с предыдущим годом (табл. 9). Изменился характер грузов. Больше стало тяжеловесов: паровозов, тендеров, станков, котлов и т.д. В 1943 г. в массовом количестве негабаритные и тяжеловесные грузы поступали в порты, принимавшие поставки по ленд-лизу. С середины 1942 по середину 1945 г. негабаритных и тяжеловесных грузов было передано на железные дороги и отправлено специальными поездами из Владивостока более 400 тыс. т. Действовал специальный диспетчерский контроль за движением этих поездов⁷⁴. Расширились поставки нефти, масла, спирта. На дальневосточных моряков и портовиков легла большая нагрузка и ответственность.

Для выполнения государственного задания по транспортировке импорта использовались всевозможные средства. В Дальневосточном пароходстве добились увеличения грузоподъемности судов за счет сокращения бункеровки и забора воды. Максимально задействовались для перевозки грузов палубы. Вследствие недостатка специально предназначенных для транспортировки жидкостей судов масло перевозили на сухогрузах, приспособив для этого пространство, отводившиеся для воды. Почти все суда типа «Либерти» перевозили до полутора тысяч тонн растительного масла за рейс. В доставке импортных грузов участвовали не только суда Дальнево-

сточного пароходства, но также Дальстрою, рыбацкие суда, транспортный военно-морской флот⁷⁵.

Перевозки грузов в Дальневосточном пароходстве с 1941 по 1945 г. в целом выросли в 2,5 раза, при этом количество грузов в малом каботаже сократилось в 1,8 раза, импорт увеличился в 9,8 и экспорт в 7,3 раза (табл. 9). В 1945 г. импорт составил 79% от общего количества перевезенных грузов. Кроме указанных грузов суда Дальневосточного пароходства выполняли перевозки специального назначения. Только в 1945 г. флотом Дальневосточного пароходства было произведено 1029,5 тыс. т спецперевозок⁷⁶. За годы войны портовики Владивостока перегрузили около 10 млн т грузов, в том числе 8 млн т – импортных⁷⁷. Грузооборот порта в 1945 г. по сравнению с 1941 г. возрос в 2 раза (табл. 10).

Всего за 1941–1945 гг. в СССР было отправлено через Дальний Восток, северные моря, Персидский залив, Черное море и Восточную Арктику 17 499 тыс. т импортных грузов. Их значительная часть – 8243 млн т или 47% – следовала через дальневосточные порты (главным образом через Владивосток) и включала 17,8 тыс. самолетов, 12,5 тыс. танков, 8 тыс. зенитных орудий, 427 тыс. грузовиков и джипов, 2 тыс. паровозов, 2,7 млн т бензина, около 1 млн. т продовольствия и другие грузы (металлы, средства связи, обувь, взрывчатка). Примерно полмиллиона тонн грузов оказалось потеряно вместе с потопленными транспортами⁷⁸.

Организация транспортировки импортных грузов во многом зависела от зарубежных партнеров. Не всегда пребывание советских судов в иностранных портах сопровождалось качественным и своевременным обслуживанием. В довоенный период в портах США работники Наркомата морского флота СССР или торгового представительства давали поручение агентирующей суда фирме относительно концентрации грузов, их своевременной погрузки и оформления отхода судов. Агенты, работавшие на договорных началах, были заинтересованы в выполнении обязательств. Также с советской стороны заключались соглашения с различными фирмами на бункеровку, буксировку, лоцманскую проводку судов, и выполнение этих соглашений также находилось в ведении агента. Однако по информации, поступившей в НКМФ в ноябре 1944 г., фирма, аген-

тирующая суда, заходившие в порты западного побережья США, перестала добросовестно выполнять свои функции, о чем сообщали капитаны судов. В результате, пароходы простаивали в ожидании погрузки, были вынуждены прибегать к частым перешвартовкам. Отсутствие слажено работающей системы агентирования приводило к дополнительным расходам средств⁷⁹.

Относительная стабильность наблюдалась в перевозке пассажиров и только в последний год войны их движение активизировалось. На судах Дальневосточного пароходства в 1942 г. было отправлено 62,4 тыс. пассажиров, в 1943 г. – 59,1 тыс., в 1944 г. – 61,5 тыс. и в 1945 г. 94,7 тыс. чел.⁸⁰. В целом складывались неблагоприятные условия для обслуживания пассажиров. Даже наиболее обустроенный из всех гаваней Владивосток не располагал необходимыми для них удобствами. В качестве морского вокзала здесь использовался временный барак, периодически затапливаемый водой. За 1944 г. через порт Владивосток в прямом и обратном направлении прошло свыше 50 тыс. чел. – главным образом, военнослужащие и их семьи, инвалиды войны, командированные рабочие и т.п. В ожидании посадки пассажиры оставались под открытым небом в любую погоду⁸¹.

Обустройство дальневосточных портов, уровень организации их работы и обеспеченности квалифицированными кадрами не соответствовали форсированному наращиванию проходившего через них грузопотока. Это вызывало серьезные производственные проблемы. Главной из них были непроизводительные простои флота и высокая аварийность, которые из года в год снижали эффективность деятельности транспортников. За 9 месяцев 1941 г. в Дальневосточном пароходстве флот простаивал 105 тыс. судочасов, что составило 40% всего эксплуатационного времени. Пароход «Маяковский», в частности, пришедший с 5 тыс. т груза из заграничного рейса, провел под разгрузкой 19 дней, вместо положенных по норме 6 дней. Этот простой был равносителен простою 4,5 эшелона по 70 вагонов каждый. Когда начальство порта было предупреждено о том, что будет давать объяснение за нарушения в трибунале, оставшийся в трюмах судна груз разгрузили в течение суток⁸². Большое

количество непроизводительных простоев судов имело место в 1944 г.: 191 тыс. судо-часов или свыше 55% ко времени, затраченному на грузовые операции. От всех непроизводительных простоев судов Дальневосточного пароходства в 1944 г. государству нанесены убытки в сумме более 43 млн руб. Десятки судов систематически ожидали во Владивостоке причалов, бункеровки и т.д.⁸³. Наблюдалась значительная потеря времени в Петропавловске-Камчатком⁸⁴.

Неподготовленность к работе и небрежность приводили к бою и потоплению груза, а следовательно, к некомплектности оборудования и невозможности его дальнейшего монтажа. По этой причине в 1943 г. из 204 дизель-генераторных электростанций, поступивших из США в СССР, было собрано всего лишь 70⁸⁵. Чтобы ликвидировать подобные потери, Наркомфлот, выдававший премии до декабря 1943 г. за досрочно обработанные суда, с декабря 1943 г. стал выплачивать их по общим результатам работы. По неполным данным за 1943 г. во Владивостокском порту было зарегистрировано 2232 случая хищения, поломки и утопления грузов на общую сумму 932,9 тыс. руб., причем более половины хищений приходилось на кадровых рабочих и служащих порта. В 1943 г. в основном похищались продукты, в 1944 г. увеличилось число хищений промышленных товаров, в частности одежды. С целью исправления положения весной 1944 г. по просьбе Приморского крайкома партии правительство поручило охрану порта войскам НКВД⁸⁶.

Из-за сложных условий переработки грузов на рейде в Александровске-на-Сахалине только за сентябрь-октябрь 1944 г. было потоплено в море при разгрузке 10 т сахара, 52 т муки, 50 т картофеля, 8 т бензина. Погибло 36 чел. грузчиков и членов команд катеров. Пострадал портовый флот: было разбито 12 дрейфтеров, 8 катеров и около 40 шт. кунгасов. Все это приносило государству миллионные убытки, не говоря уже о том, что из-за штормов десятки судов иногда месяцами дожидались погрузки или разгрузки около берегов Сахалина⁸⁷.

Недостаточными темпами осваивалась в портах новая техника. Механизмами во Владивостокском порту было переработано в 1943 г. 70,2% грузов, в то время как в 1942 г. – 79,6% и в 1941 г. – 80,7%⁸⁸. Положение грузчиков, занимавшихся тяжелым физическим трудом, усугублялось недостаточным снабжением продовольствием и бытовой неустроенностью. В июне 1944 г. из 2640 грузчиков Владивостокского порта 300 чел. страдали различными заболеваниями, среди которых были цинга, дистрофия, а также травматические повреждения⁸⁹.

В годы войны интенсивно менялся порядок работы дальневосточных портов. Более тесным стало их взаимодействие с другими видами транспорта, в первую очередь с железнодорожным. Во Владивостокском порту изыскивались новые методы работы, формировался единый с железнодорожниками план переработки грузов. В центре его организации стояла координация действий транспортников. Утверждался твердый график работы маневровых паровозов. На железнодорожных станциях создавались единые смены, за причалами закреплялись постоянные младшие и старшие весовщики, а также тальманы порта и дежурный помощник заведующего причалами⁹⁰.

У портовиков и железнодорожников родилась идея ускорения операций путем массового применения одновременной выгрузки грузов с судов и погрузки их в вагоны, минуя склады. Такой прием назывался «борт – вагон». Погрузка производилась сразу в 3–4 вагона, по числу установленных ленточных транспортеров. При непрерывной работе техники погрузка вагонов обеспечивалась за 20–30 мин. Метод «борт – вагон» позволял сократить простои вагонов и судов, освободить складские помещения⁹¹.

В 1942 г. впервые в истории Владивостокского порта были выгружены два крупнотоннажных судна с небывалой до этого экономией времени. Пароход «Советская Латвия» разгрузили на два борта на 33, а пароход «Кулу» на 51 час раньше намеченного по установленным нормам срока. 1943 г. был годом закрепления достигнутых результатов. Десятки судов были обработаны досрочно, а самая

рекордная цифра достигнута при разгрузке парохода «Трансбалт». Он был разгружен на 100 часов раньше намеченного времени. В 1944 г. рекордной была обработка того же парохода «Трансбалт», закончившаяся более чем на 5 суток раньше срока⁹². В 1945 г. портовики добились новых успехов в скоростной выгрузке судов. Небольшой пароход «Ижора» с нормой на выгрузку 172 часа был разгружен за 20 часов. Большие океанские суда с грузом 8–9 тыс. т – «Сталинград», «Брянск», «Находка», «Псков» и другие – при норме разгрузки 12 суток разгружались за 32 часа. Пароход «Одесса» вместо двух недель был разгружен за 18 часов. В большинстве случаев работа шла по испытанному методу «борт – вагон»⁹³. Получили широкое применение большегрузные сетки (до 10 т) при выгрузке мешкового груза. Скоростным методом обработки судов было разгружено в 1945 г. 11 судов с экономией времени 2696 судо-часов⁹⁴. Владивостокский порт в 1944–1945 гг. в сутки отгружал в среднем 500–600 вагонов, а в отдельные дни – 1100. До войны среднесуточная погрузка не превышала здесь 90 вагонов⁹⁵.

Преодолевая трудности и недостатки, работники морского транспорта проделали большую работу и добились значительных успехов. Дальневосточное пароходство в 1942–1944 гг. перевыполняло государственные задания по перевозке грузов⁹⁶. Экипажи более 40 судов Дальневосточного пароходства в 1943 г. по всем основным показателям значительно перевыполнили производственный план. Среди них были команда парохода «Ташкент», руководимая капитаном Г.С. Царевым, парохода «Луначарский» (капитан Н.В. Смагин), «Батуми» (капитан К.А. Зайцев), «Комилес» (капитан А.Л. Коневский)⁹⁷. Только за счет увеличения загрузки судов моряки перевезли свыше 60 тыс. т импортных грузов. В октябре 1943 г. за успешное выполнение государственного плана грузоперевозок Дальневосточное пароходство было награждено переходящим знаменем ГКО и первой денежной премией. За последние 4 месяца 1943 г. свыше 50 судов предприятия получили от Наркомфлота денежные премии и переходящие вымпелы⁹⁸.

За импортные перевозки в январе 1945 г. были премированы лучшие экипажи судов Дальневосточного бассейна: парохода «Трансбалт» (капитан И.Г. Гаврилов), теплохода «Максим Горький» (капитан А.С. Полковский), «Мичурин» (капитан В.В. Любченко), танкера «Белгород» (капитан В.А. Вага) и др. 24 января 1945 г. коллективу Дальневосточного морского пароходства было вручено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны⁹⁹.

Флот Дальневосточного морского пароходства в 1945 г. перевез 4,2 млн т (со спецперевозками). Суда пароходства в малом каботаже обслуживали 72 пункта Приморья, Сахалина, Охотского побережья, Камчатки, Чукотско-Анадырского района, а также порты Николаевск-на-Амуре, Мурманск, Ахангельск, Одессу. Из заграничных гаваней Ванкувер, Сиэтл, Олимпия, Портленд, Норфолк и других¹⁰⁰ продолжалась транспортировка импорта, однако со второй половины года она значительно сократилась в связи с прекращением поставок по ленд-лизу¹⁰¹. События международного значения – победа над Германией, подготовка к боевым действиям на Дальнем Востоке – оказали большое влияние на работу морского флота. Он принял самое активное участие в сосредоточении военных сил на дальневосточных рубежах СССР, а затем и непосредственно в боевых операциях и перевозках трофейных грузов.

Суда Николаевского-на-Амуре морского пароходства в 1945 г. были мобилизованы на подготовку советских войск к освобождению южной части Сахалина. В июне-июле указанного года резко увеличился объем перевозок воинских грузов на северо-западное побережье острова и в портовый пункт Москальво. Небольшие суда «Амур», «Ветлуга», «Л. Красин», «Охта», «Сорока», «Шилка», «Байкал», «Железобов» и другие переправили через обмелевший за зиму северный фарватер Амурского лимана в названные пункты свыше 80 тыс. т грузов и 4 тыс. военнослужащих¹⁰².

К боевым действиям Тихоокеанского флота, развернувшимся в августе 1945 г., привлекались суда Наркомфлота, Главного управления Северного морского пути, Наркомрыбпрома, НКМФ¹⁰³. Око-

ло 40 транспортных судов Дальневосточного пароходства занимались перевозкой войск и военных грузов, высаживали десанты в Северной Корее, на Южном Сахалине и Курильских островах. В число участников вошли пароходы «Сучан» (капитан В.И. Факторович), «Лозовский» (капитан С.А. Марченко), «Караганда» (капитан Г.С. Белошапкин), «Саратов» (капитан Е.В. Веденский), «Ногин» (капитан А.Д. Могучий), «Находка» (капитан С.П. Мышевский), «Сталинград» (капитан А.Т. Глазачев), «Михаил Ломоносов» (капитан Г.А. Семенов) и многие другие¹⁰⁴. Пароходы «Сучан», «Ногин», «Дальстрой» получили повреждения, подорвавшись на минах¹⁰⁵. Экипаж парохода «Москальво» за успешное выполнение боевой задачи по высадке десанта на Курильские острова был награжден медалью «За победу над Японией», а 8 членов команды – другими правительственными наградами. Пароход «Измаил» принимал участие в военных действиях по взятию порта Холмск. Он высадил пехотный полк, выгрузил вооружение и продовольствие, а затем, приняв на борт раненых и взяв на буксир трофейные японскую шхуну и две баржи, отбыл в Совгавань. Капитан парохода «Измаил» В.М. Веронд, первый помощник В.В. Татаринев, старший помощник В.В. Попов, второй механик Н.П. Колесников и другие члены экипажа были награждены правительственными наградами¹⁰⁶. Всего в 1945 г. судами Дальневосточного пароходства было сделано 224 рейса по специальным заданиям военного командования¹⁰⁷.

За активное участие в боевых действиях Тихоокеанского флота против японских милитаристов и проявленное при этом мужество около 1900 моряков, портовиков и судоремонтников Дальнего Востока были удостоены орденов и медалей, в том числе 12 – ордена Ленина¹⁰⁸.

За умелые действия в боевой обстановке командующим Тихоокеанским флотом 29 сентября 1945 г. орденами были награждены молодые капитаны Крицкий В.С. (пароход «Менделеев»), Белошапкин Г.С. (пароход «Караганда»), Веденский Е.В. (пароход «Саратов»), вместе с ними получили ордена старший помощник капитана Красноперов С.П., старшие механики Шестаков С.И., Еременко Е.В. и др.¹⁰⁹

Правительственными наградами были отмечены боевые и трудовые заслуги в годы войны таких работников морского транспорта, как В.П. Грибин, С.П. Мышевский, Н.Б. Артюх, А.И. Щетинина, И.И. Колосовский, М.Е. Воскобойников.

Речной флот Дальнего Востока в отличие от морского не получал массивированной материальной поддержки в годы войны, так как деятельность речников была в меньшей степени связана с первостепенными государственными заказами. Интенсивность движения по речным путям за годы войны снизилась. Наиболее оживленной сферой внутренних водных сообщений оставался Амурский бассейн.

Нагрузка по транспортировке хозяйственных грузов, ложившаяся на Верхнеамурское пароходство, распределялась в течение года неравномерно. Более всего спрос на услуги речного флота возрастал в сентябре – октябре во время массовой уборки овощей и картофеля, которыми снабжались жители побережья Татарского пролива и Сахалина, а также дислоцировавшиеся в Хабаровском крае воинские части. Именно в это время пароходство испытывало острую потребность в дополнительных транспортных средствах. Из-за недостатка тоннажа речники были вынуждены отказывать в перевозке овощей части клиентов¹¹⁰.

Большая аварийность и огромные непроизводительные простои судов привели к тому, что план перевозок грузов и пассажиров Верхнеамурское пароходство в 1941 г. не выполнило. Флот Верхнеамурского речного пароходства в течение навигации 1941 г. непроизводительно простаивал под погрузоразгрузочными операциями около 3 тыс. тоннаже-суток, а механизация пристаней использовалась пароходством по времени только на 6%. Из-за бесконечных аварий только одним Верхнеамурским пароходством было нанесено ущерба государству на сумму 750 тыс. руб.¹¹¹

В навигацию 1942 г. грузооборот Верхнеамурского речного пароходства снизился, так как промышленные и сельскохозяйственные предприятия недопоставили predeterminedенную планом для транспортировки продукцию. За год предусматривалось перевезти 80 тыс. т хлебных грузов, но предъявлено было только 45,7 тыс. т или 57,1%. Леса в плотках поступило к перевозке 208 тыс. т вместо

310 по плану (67%). В летние месяцы пароходство вынуждено было поставить часть работоспособного флота в резерв. При помощи краевых и областных партийных и советских органов изыскивались средства для привлечения грузов. Основными грузами в навигацию 1942 г. Верхнеамурского пароходства были лес (преимущественно дрова в плотках) и соль, накопившиеся на Благовещенской пристани и в различных районах города¹¹². В ходе передислокации войск судами пароходства было перевезено 9,1 тыс. чел.¹¹³

Из общего количества самоходного флота Верхнеамурского пароходства в 1942 г. выполнили план грузоперевозок только 4 судна («Каганович», «Батуми», «Лермонтов», «Профинтерн»). Лучше других наладили работу экипажей капитаны А.Е. Юрчаков Б.А., Обливанцев М.И., Золотухин П.П., Марченко¹¹⁴.

Вследствие того, что в 1943 г. стали активно поступать импортные грузы в Николаевск-на-Амуре, Верхнеамурское речное пароходство перевыполнило производственный план. За год было перевезено 4 тыс. т импорта. Большая работа была проделана по транспортировке дров в плотках для Благовещенска в целях разгрузки железной дороги. В целом успешно выполнялись воинские перевозки: за навигацию было перевезено пароходством 54,4 тыс. т грузов специального назначения¹¹⁵. В 1943 г. отмечался наибольший объем перевозок по сравнению с другими годами войны (табл. 11).

Таблица 11

Выполнение плана перевозок по Верхнеамурскому речному пароходству

Перевезено	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Пассажиров (транзитное, местное, пригородное сообщение, (тыс. чел.) без спецперевозок)	нет данных	480,7	466,7	569,9	477,0
Всего грузов (тыс. т)	510,4	487,0	514,5	236,8	458,2

Таблица составлена на основании: ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 77, л. 14; д. 93, л. 39; д. 103, л. 15 об.; д. 132, л. 44, 46; д. 132, л. 44.

За исключением 1944 г., когда судами Верхнеамурского пароходства было перевезено грузов в 2 раза меньше, чем в 1941 г., объем планового грузопотока менялся относительно мало и составлял в годы войны около полумиллиона тонн (табл. 11). Произошло значительное снижение транспортировки хлебных грузов (в 1941 г. 84,7 тыс. т, в 1945 – 28,3 тыс. т), соли и леса, но несколько увеличилось количество металлов и нефти¹¹⁶. На динамику общего грузопотока в сторону его увеличения и характер работы речников оказало влияние появление импорта и воинских перевозок. Только в 1945 г. пароходством было выполнено спецперевозок в объеме 226,1 тыс. т¹¹⁷. Пассажирыские перевозки не подверглись существенным колебаниям, и их уровень оставался достаточно стабильным (табл. 11).

В 1945 г. грузопассажирский флот Верхнеамурского речного пароходства использовался не на полную мощность, что объяснялось не только недостатком грузов, предъявлявшихся к перевозке клиентурой, но и дефицитом рабочей силы на пристанях и судах¹¹⁸. В Верхнеамурском пароходстве в 1945 г. при плановой потребности плавающего состава на навигацию 1945 г. 1548 чел. в наличии было на начало навигации 1270 чел. В основном не хватало работников массовых профессий: матросов, кочегаров. На пристанях обеспеченность грузчиками по пароходству составила в 1945 г. в среднем 47%. Производительность труда грузчиков по Верхнеамурскому речному пароходству в 1945 г. была ниже, чем в 1944 г., это объяснялось тем, что часть грузчиков составляли демобилизованные из армии мужчины ограниченно годные к физическому труду. Также к работам привлекались служащие общественных организаций, не имевшие производственного опыта¹¹⁹.

Несмотря на проблемы, Верхнеамурское речное пароходство в 1945 г. успешно справилось с перевозками грузов для промышленных предприятий и населения. План перевозок для таких организаций, как Умальтинский вольфрамовый рудник и трест Амурзолото, был перевыполнен¹²⁰.

Нижнеамурское речное пароходство осуществляло перевозки таких важных народнохозяйственных грузов, как сахалинская нефть, лес в плотках, соль, рыба, цемент, камень, металл. В 1941 г., несмотря на

уменьшение состава флота, Нижнеамурское речное пароходство обеспечило выполнение государственного плана перевозок, увеличив их объем по сравнению с предыдущим годом. Работники пароходства повысили нормы выработки на одного человека, снизили себестоимость перевозок, сэкономили топливо¹²¹. Сократились простои судов, хотя нефтевозы в Москальво по 2–7 суток ожидали подачи нефти. Значительные простои наблюдались в Иннокентьевке в ожидании рейсовых барж¹²².

Количество плановых грузоперевозок в Нижнеамурском пароходстве с 1941 по 1945 г. снизилось в 1,8 раза (табл. 12). Почти по всем народнохозяйственным грузам уменьшилось предъявление к транспортировке. Перевозка нефти не только продолжала занимать ведущее место в работе флота, но и превзошла показатели 1941 г. В 1945 г. с пристаней Нижнеамурского пароходства было отправлено 670,2 тыс. т нефти¹²³. По сравнению с Верхнеамурским Нижнеамурское пароходство играло более заметную роль в приеме импортных поставок. В 1943 г. только сухогрузными судами предприятия было перевезено 95,0 тыс. т импортных грузов и в 1944 г. – 72,1 тыс. т¹²⁴.

Малые пристани Нижнеамурского пароходства к концу войны приобрели большое значение в пассажирских перевозках. Пристань Троицк, например, в 1945 г. имела пассажирооборот 6,2 тыс. чел., а пристань Тахта – 7,2 тыс. чел. Однако отсутствие вокзалов ставило обслуживание населения в неблагоприятные условия¹²⁵.

Таблица 12

**Выполнение плана перевозок
Нижнеамурским речным пароходством**

Перевезено	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Пассажиры (транзитное, местное и пригородное сообщение, тыс. чел.)	143,2	97,9	135,9	126,5	106,8
Всего грузов (тыс. т)	2059,4	1586,4	1196,0	953,8	1157,5

Таблица составлена на основании: ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 61, л. 1; д. 78, л. 1, 8; д. 95, л. 1; д. 111, л. 2; д. 125, л. 1.

Всего Амурскими пароходствами было перевезено за 1941–1945 гг. 9160 тыс. т грузов (табл. 11, 12). При этом Нижнеамурское выполнило в 3 раза больше объем работы, чем Верхнеамурское. За годы войны произошло сокращение перевозок речным транспортом на Дальнем Востоке. В 1945 г. было отправлено грузов в 1,3 раза меньше, чем в 1940 г. Главным образом, сокращение произошло за счет Приморского края, Амурской и Сахалинской областей¹²⁶.

Речники Верхнеамурского (начальник А.А. Блинов) и Нижнеамурского (А.И. Быков) пароходств оказали большую помощь Краснознаменной Амурской флотилии в боевых действиях на Амуре, Уссури и в продвижении их по Сунгари в 1945 г.¹²⁷. Экипажи мобилизованных судов «Чичерин», «Муром», «Лазо», «Профинтерн»¹²⁸, «Астрахань», «Донбасс», «Коккинаки», «Сормово» и других обеспечили переброску войск и техники на заданные плацдармы. На Сунгарийском направлении для обеспечения действий 15-й армии и Амурской флотилии за два месяца, предшествовавшие операции, речниками было переброшено 151 тыс. чел., 6 тыс. единиц оружия и боевой техники, 250 тыс. т различных грузов¹²⁹. Капитаны пароходов Г.И. Челядин, Н.Б. Шинкарев, Н.Г. Савиных, А.Д. Шестаков и многие другие были удостоены боевых наград за проявленное мужество.

В августе–октябре 1945 г. флот Верхнеамурского речного пароходства был занят на выполнении задачи максимального вывоза трофейного имущества, войск и вооружения из Маньчжурии. Трофейные грузы, обрабатывались в основном вручную работниками сторонних организаций¹³⁰. Обстановка на Дальнем Востоке в 1945 г. и военные действия вызвали отвлечение на выполнение заданий фронта значительного количества пассажирского флота, что отразилось на объеме пассажирских перевозок и их качестве.

В военные годы более насущной стала потребность в срочном сообщении и организации связи с труднодоступными районами. Незаменимую роль в достижении этой цели играла авиация. Перед летным составом Дальневосточного управления гражданского воздушного флота в годы войны была поставлена задача «Летать днем и ночью в любых условиях», подготовить для этого летный состав, освоить новую технику, проложить новые пути сообщения, удовлетворить

потребности ведущих организаций в грузоперевозках. Весь летный состав в первом полугодии 1941 г. тренировался летать на бреюющих полетах и в ночное время на скоростных самолетах ПС-40 и ДБ. Подготовку прошло 90% летчиков¹³¹.

Необходимость максимально экономить дорогостоящее горючее, ресурсы самолетов и моторов предопределила основное направление деятельности авиаторов – обслуживание наиболее важных государственных объектов оборонного значения и заданий Дальневосточного фронта РККА¹³².

В начале 1941 г. авиация Дальневосточного управления, сфера деятельности которой распространялась на Дальневосточный регион и Читинскую область, работала лучше, чем в аналогичный период 1940 г. Увеличился налет часов, средняя коммерческая скорость полетов¹³³. В течение 1941 г. по сравнению с предыдущим годом в 2,4 раза выросла транспортировка грузов (табл. 13), что было вызвано, главным образом, обслуживанием рудников и приисков, на которых добывались такие ценные металлы, как золото, молибден и пр.

На линии Иркутск – Владивосток в 1941 г. было предусмотрено планом 240 сквозных рейсов, однако выполнено плановых 145 и 17 внеплановых. Из состоявшихся рейсов регулярные составили лишь 35%. Во втором полугодии 1941 г. полеты по линии Владивосток – Иркутск прекратились. Уменьшилась также нагрузка на сахалинские линии¹³⁴. Выполняя работу по транспортировке пассажиров, грузов и почты, авиация также совершала патрулирование лесов от пожаров, зондирование атмосферы. Летчики оказывали помощь в доставке больных, переброске врачебного персонала и медикаментов¹³⁵.

Опытные пилоты Замула и Овечкин на самолете ПС-84 выполняли правительственное задание – полеты на Анадырь, когда навигация в этом районе была закрыта. Овечкин и Деркунский производили беспосадочные полеты по трассе Хабаровск – Петропавловск-Камчатский в труднейших метеоусловиях на высоте 900 км над морем. Если связь с Камчаткой осуществлялась пароходом за 6–8 дней, то самолетом это расстояние покрывалось за 8–10 часов¹³⁶.

Активно работали авиаторы в 1942 г. на линиях Зея – Ясный – Октябрьский, Свободный – Октябрьский, Чекунда – Умалта, Архара –

Умальта, Иман – Сидатун, на которых были сосредоточены основные перевозки стратегических грузов. Летчики боролись за звание «стахановский экипаж», «фронтовой экипаж», «фронтовая бригада». Этим званий были удостоены многие авиаработники. Среди них летчики Волчков, Травников, Алексахин, Ковалева, авиатехник Веремеенко, инженер Степанчиков, ремонтники Налетов, Андреев, Плотников и др.¹³⁷

На магистрали Иркутск – Хабаровск – Владивосток в сентябре – декабре 1942 г. были прекращены полеты из-за отсутствия горючего. Органы Наркомсвязи отказывались прибегать к услугам авиации из-за неуверенности в доставке почты в срок. Недостаточно загружались летом указанного года амурские, сахалинские и камчатские линии, в конце года их эксплуатация совсем прекратилась ввиду обострившегося дефицита горючего¹³⁸.

В 1943 г. на линиях Аян – Октябрьский, Свободный – Октябрьский, Озерные Ключи – Ольга, Иман – Сидатун самолеты обслуживали перевозку грузов для золотопромышленности. Обратные рейсы нередко совершались порожними, что снизило общие показатели коммерческой работы транспортных средств по ДВУ в сравнении с плановыми¹³⁹. Однако ввиду важности продукции добывающих предприятий для нужд обороны их обеспечению придавалось приоритетное значение. В 1944 г. авиаторами Дальневосточного управления было перевезено 106 т концентрата молибдена Умальтинского рудоуправления, перевозились также грузы трестов Амурзолото и Приморскзолото¹⁴⁰.

На договорных началах авиатранспортные работы для строительства № 500 выполнялись Комсомольским авиаотрядом желдорпроекта. Для этих целей было выделено 9 сухопутных самолетов типа ЛИ-2, П-5, С-2 и 7 гидролодок типа МП-1 и Ш-2. Авиация перевозила срочные грузы и пассажиров. Для изыскательских партий, работавших на перевале Сихотэ-Алиня и в истоках реки Тумнин, с самолета сбрасывалось продовольствие, фураж, вещевое довольствие. Самолетами на строительство из Комсомольска в 1943 и начале 1944 г. было перевезено авиацией 20 т аммонала, запасные части для автотранспорта, большое количество других грузов и пассажи-

ров. Всего за 1943 г. было доставлено для строительства и экспедиций 122 т разного груза и 762 пассажира¹⁴¹.

Существенно возросли авиационные перевозки в 1945 г. Планы по транспортировке пассажиров и грузов были перевыполнены. Дальневосточное управление осуществляло транспортировку имущества связи и людей для строительства телефонной линии Комсомольск – Тунгур – Чумикан – Аян – Нелькан – Якутск, грузов промышленных предприятий (Наркомцветметалл, Нарком нефтяной промышленности), запчастей и семена для посевной. Для частей Красной Армии выполнялись ночные полеты в глубь территории врага по выброске десантных групп, подвоз боеприпасов, продовольствия, горючего, вывоз раненых. Для нужд Красной Армии было перевезено 1562 бойцов и офицеров, 359 т боеприпасов, грузов, запчастей¹⁴².

Всего за 1941–1945 гг. авиацией Дальневосточного управления гражданского воздушного флота было перевезено 84755 пассажиров, 1716,3 т почты и 9902,8 т грузов (табл. 13). Для сравнения можно отметить, что за тот же период перевозки воздушным флотом Восточно-Сибирского управления ГВФ составили 51 994 пассажира, 555,68 т почты и 20 530,7 т грузов¹⁴³.

Таблица 13

Перевозки Дальневосточного управления гражданского воздушного флота (без спецперевозок)

Годы	Пассажиров (чел.)	Почты (т)	Грузов (т)
1940	18537	885,4	577,24
1941	17492	560,4	1363,5
1942	17431	500,3	1756
1943	11804	151,4	1534,5
1944	14940	186,2	1650,8
1945	23088	318,0	3598,0

Таблица составлена на основании: ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 10, л. 7, 8; д. 15, л. 2, 3, 4, 7; д. 23, л. 3; д. 28, л. 3 об., 4; д. 32, л. 4, 4об.; д. 15, Л. 34; д. 33, л. 7, 8.

В Дальневосточном управлении за годы войны 59% от общего числа пассажиров прошло через местные линии, остальные – через линии государственного значения. Большая часть грузов также транспортировалась в местном сообщении – 65%. И только почты было перевезено на местных линиях меньше, чем на государственных – 39%¹⁴⁴. За 1941–1945 гг. авиацией Дальстроя было перевезено 19 680 пассажиров, а также 5680,0 т почты и груза¹⁴⁵.

Многие работники авиационного транспорта в годы войны были отмечены правительственными наградами. В 1944 г. орденами и медалями было награждено 44 авиатора Дальневосточного управления¹⁴⁶. За отличную работу в 1945 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР в управлении было награждено орденами и медалями 18 чел., за образцовое выполнение боевых заданий командования – 54 чел. За хорошие показатели в работе и перевыполнение заданий было премировано 55 чел., объявлено 431 благодарности¹⁴⁷. Орденом Красной Звезды были награждены инженер Хабаровского транспортного авиаотряда Г.А. Войцехович, летчики П.М. Сутурин (впоследствии был награжден орденом Ленина, стал заслуженным пилотом СССР), начальник аэропорта А.И. Макаров, начальник службы И.И. Лавринайтис. За участие в обеспечении боевых действий в войне с Японией были награждены орденами и медалями 26 авиаторов. В их числе были Н.В. Бурлаков, Н.М. Хомченко, Ф.А. Назаров, И.А. Коровин, Н.А. Божек, Школьников¹⁴⁸ и др.

Среди видов транспорта, нашедших широкое применение в военных частях, был автомобильный, поэтому материальные ресурсы гражданских автотранспортных предприятий в годы войны были максимально мобилизованы на нужды обороны. Передача основной части автомобилей военным, сокращение производства легковых машин и автобусов, обострившийся дефицит горючего и запасных частей привели к сужению сферы применения автомобильного транспорта общего пользования и объемов его перевозок.

В народном хозяйстве автомобили применялись только на самых ответственных участках, имевших оборонное значение, и там,

где другие виды коммуникации были невозможны. Предприятия добывающей промышленности, находившиеся в районах, удаленных от железнодорожного транспорта, стройки НКВД, портовые хозяйства и торговые организации, располагая собственным автомобильным парком, пользовались некоторыми преимуществами перед другими организациями, вынужденными полагаться на минимальные ресурсы автотранспортных контор краевых управлений НКВД.

В связи с сокращением автотранспортной деятельности оптимизировались расходы на содержание аппарата управления. В частности, в ноябре 1941 г. Хабаровское краевое управление автомобильного транспорта было объединено с отделом коммунального хозяйства¹⁴⁹.

С первых месяцев войны автомобильный транспорт находился в состоянии кризиса и не способен был выполнять плановые перевозки. Автомобильным парком Хабаровского краевого управления автотранспорта в 1941 г. вместо годового задания 341 т грузов было перевезено 161 т. Сложнее обстояли дела с транспортировкой пассажиров. Автобусы переоборудовались под санитарные машины и отправлялись на фронт. Довоенные грузовые такси эксплуатировались на грузоперевозках. В конце 1941 г. во Владивостоке курсировало только два автобуса ЗИС-16 по маршруту вокзал – Эгершельд и 5 машин той же марки по маршруту вокзал – Луговая¹⁵⁰.

Проблемы автомобильных перевозок в годы войны нарастали, и в поисках резервов в марте 1943 г. СНК СССР принял постановление, обязывавшее Наркомат автомобильного транспорта организовать использование порожних автомобилей для доставки грузов и пассажиров, независимо от их ведомственной принадлежности. Хабаровским краевым автоуправлением за 8 месяцев 1943 г. было привлечено к работе 1527 автомобилей, следовавших в попутном направлении, и перевезено 3037 т грузов различного назначения¹⁵¹.

Во исполнение постановления СНК СССР об использовании порожних пробегов грузового автотранспорта исполнительный комитет Приморского краевого совета депутатов трудящихся принял решение 13 марта 1944 г. поручить краевому автоуправлению с 20

марта 1944 г. организовать перевозку пассажиров на попутных грузовых порожних автомашинах всех ведомств на дорогах Приморского края на следующих участках: Угольная – Артем, Артем – Шкотово, Спасск – Яковлевка, Спасск – Семеновка, Спасск – Черниговка, Сучан – железнодорожный вокзал, Ворошилов – Михайловка, Ворошилов – Раздольное. К перевозке допускались водители, имевшие стаж работы не менее 2 лет. Оплата шоферу производилась владельцами автомашин из расчета 2 копейки за пассажира-километр на загородных линиях. Запрещалось отправлять за пределы города порожние машины, а в сельской местности на расстояние свыше 10 км без разрешения соответствующего агентства краевого автомобильного управления¹⁵².

Значительная потребность в автомобильном транспорте ощущалась на строительных объектах. В 1943–1945 гг. сооружение линии Комсомольск – Советская Гавань и порта Ванино потребовало значительного завоза грузов в районы прохождения трассы. В 1943 г. осуществлялся глубинный завоз большого количества оборудования и материалов для строительства № 500 на автомашинах и тракторах для того, чтобы строители могли начать работу. Приходилось детально демонтировать технику и механизмы для подготовки к перевозке¹⁵³.

Работа автотранспорта характеризовалась низкими эксплуатационными показателями. В 1944 г. программа автоуправления Приморского края была выполнена лишь на 24,3%. Себестоимость тонно-км достигла 7 руб. вместо плановых 2 руб. 15 коп., а по некоторым автотранспортным конторам себестоимость составила 19 руб. Коэффициент технической готовности грузового автопарка достиг 54%, а коэффициент использования грузового парка – только 0,33 при плановых 0,59. Исключительно низкая производительность труда явилась следствием несоблюдения режима работы автомобильного парка и больших непроизводительных потерь времени машинами на линии. Неудовлетворительно была поставлена работа по подготовке водительских кадров: в 1944 г. в Приморском автоуправлении не было подготовлено без отрыва от производства ни одного водителя. Топливо-заготовительные базы не поставляли

достаточного количества газогенераторной чурки, и автомобили простаивали в бездействии. Например, Барановская топливно-заготовительная база, имея производственную мощность до 50 куб. м чурки в сутки, в течение 1945 г. изготовила 592 куб. м¹⁵⁴.

Перевозки автотранспортом за годы войны значительно сократились. По Приморскому автоуправлению НКАТ в 1944 г. грузовыми автомобилями было перевезено 93,3 т грузов (46,7% от плана), в том числе газогенераторными – 76,6 т, автобусами было перевезено 81,7 тыс. пассажиров (27,2%). По Хабаровскому краю за то же время грузовиками было перевезено 93,8 т (61,9 %), из них 82,3 – газогенераторными и автобусами – 1690,0 пассажиров¹⁵⁵. К наиболее грузонапряженным дорогам относились Ворошилов – Владивосток (4,1 тыс. автомобилей в сутки по данным за 1945 г.), Ворошилов – Спасск (3,8 тыс.), Хабаровск – Владивосток (2 тыс), Раздольное – Новая Деревня (1,4 тыс.), Ворошилов – Гродеково (1,3 тыс.), Михайловка – Турий Рог (1,1 тыс.)¹⁵⁶.

В целом за годы войны характер работы транспорта изменился. Превалирующим стало движение грузов не с запада на восток, как ранее, а с востока на запад. На смену внутренним перевозкам пришли международные. С падением выпуска народнохозяйственных товаров снизился грузооборот транспорта общего пользования. Уменьшилась транспортировка строительных, потребительских, продовольственных грузов отечественного производства и возросла – импортной промышленной продукции. Наиболее заметно сократились объемы работы речного и автомобильного транспорта. Менее интенсивными в годы войны стали перевозки населения, утратившего в значительной степени свою географическую подвижность.

Учитывая потерю источников снабжения в экономически более развитых районах страны и оторванность территорий нового промышленного освоения от южных благоприятных для сельского хозяйства пространств, можно сказать, что транспорт имел жизненно важное значение для Дальнего Востока СССР. Он также выступал важнейшим фактором использования дальневосточного социально-

экономического потенциала в обороне страны. Его деятельность по обеспечению международных перевозок способствовала плодотворному сотрудничеству СССР со странами антигитлеровской коалиции. Через восточные коридоры прошел основной поток поставок, предусмотренных ленд-лизом. Участие транспортников в войне с Японией послужило одним из важнейших условий победы над врагом.

Сноски и примечания

¹ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири и Дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1973. С. 83.

² ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 22, 101.

³ Там же, л. 101, 102.

⁴ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 20, 21.

⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1702, л. 6.

⁶ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне. Очерки. – Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1973. С. 17.

⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 30.

⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 24, об, 25.

⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 10.

¹⁰ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 5.

¹¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 3.

¹² ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 2.

¹³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 3.

¹⁴ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 65.

¹⁵ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 268, л. 69.

¹⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л.3.

¹⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 64; РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 1651, л. 78.

¹⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 30.

¹⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 3.

²⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 11.

²¹ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 268, л. 69.

²² ГАПК. Ф. П-68, оп. 1, д. 1096, л. 18 об.

²³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 114, л. 64.

²⁴ Там же, л. 65.

²⁵ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 2, 3.

- ²⁶ Там же, л. 3, 5.
- ²⁷ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 364, л. 5 об.; РГАЭ. Ф. 1884, оп. 46, д. 1623, л. 11.
- ²⁸ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 7, 8.
- ²⁹ Там же, л. 8.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 6. л. 8.
- ³² ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1858, л. 267.
- ³³ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 181, л. 48.
- ³⁴ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 6, л. 183.
- ³⁵ РГАСПИ. Ф. 81, оп. 3, д. 359, л. 62, 74.
- ³⁶ Там же, л. 81, 82.
- ³⁷ Буркова В.Ф. Одной с Отчизной болью // Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 99.
- ³⁸ Там же. С. 100.
- ³⁹ Славинский Б.Н. СССР и Япония – на пути к войне: дипломатическая история, 1937–1945 гг. – М.: ЗАО «Япония сегодня», 1999. С. 478.
- ⁴⁰ Там же. С. 480.
- ⁴¹ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 11.
- ⁴² Там же, л. 11, 17, 18, 19.
- ⁴³ Славинский Б.Н. СССР и Япония... С. 492, 493.
- ⁴⁴ ГАХК. Ф. 730, оп. 6, д. 371, л. 17, 19.
- ⁴⁵ Конфликт на КВЖД. – Хабаровск: Хаб. кн. изд-во, 1989. С. 167.
- ⁴⁶ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 71.
- ⁴⁷ Там же, л. 69, 75, 79.
- ⁴⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 113.
- ⁴⁹ Конфликт на КВЖД... С. 167–168.
- ⁵⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 31.
- ⁵¹ ГАХК. Ф. 1178, оп. 1, д. 273, л. 121.
- ⁵² Буркова В.Ф. Одной с Отчизной болью С. 100.
- ⁵³ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 342, л. 47.
- ⁵⁴ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 341, л. 44.
- ⁵⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1285, л. 59.
- ⁵⁶ РГАСПИ. Ф. 473, оп. 4, д. 112, л. 116.
- ⁵⁷ Исаков А.Н. Снабжение и торговля на Северо-Востоке России в годы Великой Отечественной войны // Исторические аспекты Северо-Востока России: экономика, образование, колымский ГУЛаг. – Магадан: СВКНИИ ДВО РАН, 1996. С. 117, 118.
- ⁵⁸ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 22.

⁵⁹ РГАСПИ. Ф. 473, оп. 4, д. 112, л. 23.

⁶⁰ Подсчитано на основании: Там же, л. 24.

⁶¹ РГАСПИ. Ф. 473, оп. 4, д. 112, л. 24.

⁶² Там же, л. 53, 54.

⁶³ Там же, л. 25, 31.

⁶⁴ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 342, л. 38.

⁶⁵ Добрюк К.И. Морской транспорт на Дальнем Востоке СССР в период Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.): Автореф. дис. на соик. уч. ст. канд. ист. наук (специальность 07.00.02 – История СССР). – Владивосток: Президиум ДВНЦ АН СССР, 1985. С. 12.

⁶⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 8.

⁶⁷ Вострикова А.А. Владивостокские железнодорожники и портовики в годы Великой Отечественной войны Советского Союза // Уч. зап. / ДВГУ. – Владивосток, 1957. Вып. 1. С. 25.

⁶⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 23.

⁶⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 30, д. 175, л. 57.

⁷⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 23 об.

⁷¹ ГАПК, ф. П-68, оп. 4, д. 9, л. 8.

⁷² Исаков А.Н. Снабжение и торговля... С. 118.

⁷³ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1285, л. 106.

⁷⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 9, 12.

⁷⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 35, л. 23, 24.

⁷⁶ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 2.

⁷⁷ Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. – М.: Согласие, 1995. С. 337.

⁷⁸ Там же. С. 339.

⁷⁹ ГАПК. Ф.46, оп. 81, д. 20, л. 6.

⁸⁰ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 63, л. 1 об.; д. 71, л. 6 об.; д. 74, л. 3 об.; д. 77, л. 3 об.

⁸¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 5, д. 226, л. 10.

⁸² ГАПК. Ф. П-68, оп. 6, д. 16, л. 26.

⁸³ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 8.

⁸⁴ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 7.

⁸⁵ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 122, л. 56 об.

⁸⁶ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 9.

⁸⁷ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1685, л. 125.

⁸⁸ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 90, л. 9.

⁸⁹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 121, л. 42.

- ⁹⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 15, 20.
- ⁹¹ Там же, л. 22, 24.
- ⁹² ГАПК. Ф. 356, оп. 9, д. 132, л. 1.
- ⁹³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 34, д. 121, л. 24.
- ⁹⁴ ГАПК. Ф. 356, оп. 9, д. 132, л. 3.
- ⁹⁵ Докучаев Г.А. Рабочий класс Сибири... С. 234.
- ⁹⁶ РГАСПИ. Ф. 17, оп. 124, д. 37, л. 12.
- ⁹⁷ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 69, л. 10-11 об.
- ⁹⁸ Там же, л. 9.
- ⁹⁹ История Дальневосточного пароходства (Очерк). – М.: Морской транспорт. 1962. С. 180.
- ¹⁰⁰ ГАПК. Ф. П-68, оп. 28, д. 299, л. 15–16.
- ¹⁰¹ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 1.
- ¹⁰² Вайнер Б.А., Чистяков Г.А. История советского морского транспорта. Вып. 5. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). – М.: ЦБНТИ ММФ, 1979. С. 197.
- ¹⁰³ Там же. С. 199.
- ¹⁰⁴ Дальневосточное морское пароходство. 1880–1980. – Владивосток: Дальневост. кн. изд-во, 1980. С. 241, 243.
- ¹⁰⁵ Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 325.
- ¹⁰⁶ Дальневосточное морское пароходство.... С. 244.
- ¹⁰⁷ ГАПК. Ф. 46, оп. 77, д. 356, л. 1.
- ¹⁰⁸ Вайнер Б.А., Чистяков Г.А. История советского морского транспорта... С. 204.
- ¹⁰⁹ ГАПК. Ф. 46, оп. 81, д. 24, л. 11.
- ¹¹⁰ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 77, л. 23.
- ¹¹¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 21, 22.
- ¹¹² ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 93, л. 1, 4.
- ¹¹³ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 77, л. 4.
- ¹¹⁴ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 93, л. 31 об., 32.
- ¹¹⁵ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 103, л. 16 об., 18.
- ¹¹⁶ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 77, л. 14; д. 132, л. 44.
- ¹¹⁷ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 132, л. 11.
- ¹¹⁸ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 126, л. 7 об.
- ¹¹⁹ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 132, л. 33 об., 34, 34 об.
- ¹²⁰ Там же, л. 11.
- ¹²¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 806, л. 53, 54.
- ¹²² ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 60, л. 3.

-
- ¹²³ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 61, л. 1, 2; д. 125, л. 70.
- ¹²⁴ ГАХК. Ф. 736, оп. 2, д. 95, л. 2; д. 111, л. 3.
- ¹²⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 3, д. 247, л. 4.
- ¹²⁶ Подсчитано на основании: Народное хозяйство РСФСР: стат. сб. 1957. С. 258.
- ¹²⁷ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне... С. 198.
- ¹²⁸ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 132, л. 15 об.
- ¹²⁹ Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне..... С. 198.
- ¹³⁰ ГААО. Ф. 116, оп. 1, д. 132, л. 11, 34 об.
- ¹³¹ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1033, л. 28, 30.
- ¹³² Там же, л. 28.
- ¹³³ Там же, л. 26, 27.
- ¹³⁴ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 15, л. 2, 8.
- ¹³⁵ ГАХК. Ф. П-35, оп. 1, д. 1033, л. 27.
- ¹³⁶ Там же, л. 28.
- ¹³⁷ Алтунин Е.В. Очерки истории гражданской авиации Восточной Сибири и Дальнего Востока (1923–1945). – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1990. С. 233.
- ¹³⁸ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 23, л. 3 об.
- ¹³⁹ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 28, л. 3 об.
- ¹⁴⁰ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 32, л. 5.
- ¹⁴¹ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 107, л. 104, 105.
- ¹⁴² ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 33, л. 8.
- ¹⁴³ Алтунин Е.В. Указ.соч. С. 243.
- ¹⁴⁴ Подсчитано на основании: ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 15, л. 2, 3, 4, 7; д. 23, л. 3; д. 28, л. 3 об., 4; д. 32, л. 4, 4об.; д. 15, л. 34; д. 33, л. 7, 8.
- ¹⁴⁵ Алтунин Е.В. Указ. соч. С. 243.
- ¹⁴⁶ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 32, л. 7.
- ¹⁴⁷ ГАХК. Ф. 1394, оп. 1, д. 33, л. 5.
- ¹⁴⁸ Алтунин Е.В. Указ. соч. С. 235, 236.
- ¹⁴⁹ Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт юга дальнего Востока в годы Великой Отечественной войны // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2001. С. 220.
- ¹⁵⁰ Там же. С. 219.
- ¹⁵¹ Там же. С. 220.
- ¹⁵² ГАПК. Ф. 26, оп. 1, д. 269, л. 5.
- ¹⁵³ ГАПК. Ф. П-68, оп. 4, д. 62, л. 5 об.

¹⁵⁴ ГАПК. Ф. 26, оп. 1, д. 309, л. 37.

¹⁵⁵ ГАРФ. Ф. А-262, оп. 1, д. 4116, л. 68.

¹⁵⁶ Информационный центр Управления внутренних дел по Приморскому краю. Ф. 13, д. 4, л. 55-56.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В период Великой Отечественной войны экономика Дальнего Востока была перестроена согласно выполнению задач обороны страны. Производственные мощности приспособлялись и реконструировались под производство вооружения и боеприпасов, сооружались оборонные заводы. Военная опасность на западе СССР предопределила перемещение финансовых и производственных активов на восток, стимулировав рост численности предприятий тяжелой промышленности и появление новых отраслей индустрии. По-прежнему одним из приоритетных направлений оставалось освоение природных богатств региона, но теперь наряду с внутренним применением они более интенсивно экспортировались. Сократилась сфера обеспечения потребностей гражданского населения, и усилилась диспропорция в хозяйственной структуре, заложенная еще в 30-е годы, но в сложившейся ситуации такое положение было неизбежно. Восточные районы стали тем резервом, который активизировался в самый сложный для страны момент. Обширные пространства СССР и природные богатства его окраин обеспечили необходимый для удержания обороны и накопления сил для наступления запас прочности.

Посредством капитальных вложений и за счет импортных поставок удалось частично модернизировать оборудование промышленных предприятий и транспорта. Новая техника, приходившая из-за границы, требовала освоения более совершенных методов работы, условий ее обслуживания и повышения профессиональной подготовки кадров. Более прогрессивные по сравнению с отечественными машины и оборудование несли с собой соответствующую культуру производства.

Недостаток материальных и людских ресурсов во время войны компенсировался интенсификацией их использования. Напряженный режим труда; вторичная переработка сырья; восстановление отработанных деталей и механизмов; применение альтернативных материалов помогали экономить средства и время. Патриотический подъем населения и его творческая инициатива сочетались с уже сточением репрессивных мер со стороны государства. Однако преимущественно низкий уровень организации производства и квалификации работников приносили немалые убытки.

Дальневосточный транспорт осуществлял продвижение необходимых фронту и народному хозяйству грузов, переброску военных соединений. Предприятия, работая в особом режиме, обогатились новым опытом организации эксплуатационной деятельности. Ключевое значение в работе морского и железнодорожного транспорта имело обеспечение связи с союзными державами, поэтому их развитию придавалось стратегическое значение. Если железнодорожный и особенно морской транспорт получали всемерную поддержку со стороны государства, то речной и автомобильный (общего пользования) находились в состоянии глубокого кризиса, обусловленного не естественным изменением пропорций транспортной отрасли, а трудностями военного времени. Авиация испытывала большие проблемы со снабжением, область ее гражданского применения сократилась. Несмотря на лимит средств и рабочей силы настоятельная потребность в топливе способствовала развитию трубопроводного транспорта.

Внутренние перевозки грузов и тем более пассажиров на Дальнем Востоке в годы войны стали менее интенсивными. В то же время деятельность транспортных предприятий вышла за пределы региона. Посредническая роль дальневосточного транспорта в военно-экономическом сотрудничестве с западными государствами придавала ему международное значение. Дальневосточники проявили самоотверженность и стойкость перед лицом общей опасности, осознавая единство страны и отдавая силы на достижение победы.

В годы Великой Отечественной войны транспорт, прежде всего, выполнял заказы стратегического назначения, соответственно по-

лучая свою долю материальной поддержки государства. Изменились структура транспортной системы, направление перевозок и номенклатура грузов, усугубив централизованный и общественный характер его функций. Расширились пути сообщения в направлениях государственного значения. Заметно укрепилась материальная база железнодорожного и морского транспорта. В то же время ослабли позиции автомобильного и речного транспорта. Увеличилась неравномерность развития и различия в состоянии различных видов транспорта.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава I. ПЕРЕСТРОЙКА ЭКОНОМИКИ И НАРАЩИВАНИЕ ЕЕ ОБОРОННОГО ПОТЕНЦИАЛА	19
Глава II. ИЗМЕНЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ В УСЛОВИЯХ ВОЙНЫ.....	67
Глава III. ТРАНСПОРТ В РЕШЕНИИ ЗАДАЧ ВОЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ.....	114
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	159

Научное издание

Медведева Людмила Михайловна

**ТРАНСПОРТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ
(1941–1945 гг.)**

Монография

В авторской редакции
Компьютерная верстка М.А. Портновой

Подписано в печать 18.01.2018. Формат 60×84/16.
Бумага писчая. Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,5.
Уч.-изд. л. 10,0. Тираж 500 экз. Заказ

Издательство Владивостокского государственного
университета экономики и сервиса
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано во множительном участке ВГУЭС
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41