

08 92.4 + 63.3 (2 Рос 55) 622 + 63.3 (2) 622 - 9 (2 Рос 55)

Р 552

А.М. Филонов

# ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКИ в годы Второй мировой войны



+

3384453

ДВ государственная  
научная библиотека

РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ОТДЕЛ КРАЕВОЙ ТИПОГРАФИИ (РИОТИП)

Хабаровск, 2010

УДК 947  
ББК 63.3(2)622

**А.М. Филонов**

**Дальневосточники в годы Второй мировой войны.** Историческое исследование. — Хабаровск: редакционно-издательский отдел краевой типографии (РИОТИП). 72 с.: ил.

Редакционная коллегия:

В.И. Сыркин — председатель,  
Б.А. Воронов, Ю.В. Ефименко,  
А.Н. Махинов, В.И. Ремизовский

Рецензент:

д. и. н. Н.И. Дубинина

ISBN 978-5-88570-278-2

© А.М. Филонов, текст, 2010  
© А.М. Лихолетов, оформление, 2010  
© КГУП «Хабаровская краевая типография», 2010

РОССИЯ!  
ДА БУДЕТ ОН СВЯТ,  
ТОТ ПОДВИГ,  
ТОТ ТРУД  
БЕСПРИМЕРНЫЙ,  
ЧТО ВЫНЕС ЗАЩИТНИК  
ТВОЙ ВЕРНЫЙ,  
ТВОЙ СЫН,  
ТВОЙ СОВЕТСКИЙ СОЛДАТ.

*Петр Комаров*

## *Введение*

65 лет минуло с тех пор, как завершились крупнейшие военные кампании против фашистской Германии и милитаристской Японии. То был подвиг, совершенный советским народом во имя жизни на земле, в интересах всего человечества. Вспомним и почтим память защитников Отечества, а также правдой фактов и событий ответим зарубежным и доморощенным фальсификаторам итогов Второй мировой войны.

ТАКОЙ войны еще никогда не знало человечество. Таких потерь не было со времен всемирного потопа. Такого ущерба не приносили даже самые страшные природные катаклизмы.

Многие годы Вторая мировая, как злой дух, витала не только над всеми странами Европы и Азии, но и над многими другими нашей хрупкой планеты. Почти два миллиарда человек были брошены в горловину этой всепожирающей мясорубки. Пятьдесят миллионов из них уже больше никогда не увидели восходящего солнца, не услышали пения птиц, не вдохнули целебного земного воздуха. Сотни и тысячи городов и сел лежали в развалинах. Гигантские масштабы отдельных сражений до сих пор поражают умы, лихорадят души и будоражат сердца.

1418 дней и ночей битвы Добра и Зла выпало на долю нашей многострадальной страны — Союза Советских Социалистических Республик. Чем дальше в историю уходят от нас годы войны, тем глубже мы понимаем и осмысливаем масштабность и значительность подвига советского народа, который не только спас свою Родину, но и отстаивал независимость других стран. На нашей земле происходили все решающие битвы, предопределившие исход Великой Отечественной и Второй мировой войн. В них активное участие принимали бойцы всех национальностей и народностей, проживавших перед войнами в краях и областях, ныне входящих в Дальневосточный федеральный округ.

Это историческое исследование продолжает показ вклада дальневосточников из поколения военных лет в Великую Победу, их беспримерного подвига, мужества и силы духа. Оно посвящено воинам-дальневосточникам, совершившим ратный подвиг на полях сражений, и труженикам тыла, ковавшим оружие победы на дальневосточной земле. Их совокупный подвиг обеспечил Великую Победу советского народа над фашистской Германией и милитаристской Японией и другими странами, развязавшими Вторую мировую войну.

Представляет интерес и ряд особенностей по подготовке региона в предвоенные и военные годы к отражению возможного вторжения противника. Не всем известно, что в годы войны на советском Дальнем Востоке успешно обеспечивалось стратегическое взаимодействие СССР со странами антигитлеровской коалиции в военной и экономической областях.

В исследовании затронут вопрос выполнения СССР обязательств перед союзниками по разгрому милитаристской Японии. Ныне рядом известных российских историков, политических и общественных деятелей, экспертов-международников и дипломатов-практиков пересматривается мнение Запада о том, что мировая война началась лишь с нападения фашистской Германии на Польшу и вступления в войну Великобритании! (32). Они утверждают, что первый очаг Второй мировой войны начался с агрессии Японии против Китая в 1931 году. В ходе Маньчжурской стратегической наступательной операции в августе 1945 года советские войска наголову разгромили японскую Квантунскую армию и освободили от десятилетий порабощения народы Кореи и северо-востока Китая, а также наши земли, ранее захваченные Японией. Воины Вооруженных сил Советского Союза освободили также пленных союзников в лагере под Мукденом (Шэньяном). В войсках трех советских фронтов, поставивших победную точку во Второй мировой войне, было немало бойцов, призванных с территорий нынешнего Дальневосточного федерального округа.

Своевременность освещаемых вопросов вызывается и утверждением исторической правды о Второй мировой войне, ставшей поворотным пунктом в истории XX века, бесспорного вклада СССР в победу над фашистской Германией и милитаристской Японией. В последние годы эта тема становится объектом отвратительной политизации и откровенной фальсификации. Известный историк России, д. и. н. Н.А. Нарочницкая в результате непредвзятого изучения оценок событий Второй мировой войны пришла к поразительному выводу: «Теперь в Европе, «вольность, честь и мир» которой искупила вновь наша русская кровь и наша советская армия, которую встречали в европейских столицах неистовым восторгом, открыто называют Советский Союз еще худшим тоталитарным монстром, чем нацистский рейх. Европейский парламент, попирая международное право и Устав ООН, называет Курильские острова территорией «под российской оккупаци-

ей». Парламентская ассамблея Совета Европы принимает резолюцию об осуждении преступлений «коммунистических тоталитарных режимов». Вслед за ней и Парламентская ассамблея ОБСЕ в июне 2009 г. принимает резолюцию, уравнивающую «сталинский тоталитаризм» и гитлеровский расистский режим. СМИ и вообще, попирая всякий научный подход, тиражируют тезис о тождестве нацизма и коммунизма, чему изумились бы не только западные политологи, но и западные политики времен холодной войны, справедливо полагавшие эти идеи антиподами» (32. С. 8).

Это наглядный пример, когда вину за содеянные чудовищные преступления фашистов пытаются переложить и на Советский Союз, а значит, и на Россию, на нас с вами. Упомянутые выше российские историки пришли к единому выводу, «что только жертвенная борьба СССР против обрушенной на него гитлеровской машины и совокупной мощи поработенной Европы привела к Победе и дала возможность развиваться сегодняшней демократии» (32, С. 2).

На наш взгляд, научно-популярное исследование, в котором использованы недавно обнародованные рассекреченные российские архивные документы и зарубежные источники, иллюстрированное картами и фотографиями, представляет интерес для широкого круга читателей, равнодушных к судьбе России и ее дальневосточного форпоста. Они могут убедиться, что захват Японией северо-востока Китая — Маньчжурии был репетицией Второй мировой войны. Начавшись в 1931 году в Маньчжурии, она здесь же в августе 1945 года и закончилась.

## НА ГРАНИЦЕ ТУЧИ ХОДЯТ ХМУРО...

С середины XVII века Дальневосточный край стал форпостом России на Тихом океане. В годы Второй мировой войны советский Дальний Восток подтвердил свою незыблемость форпоста, несмотря на следующие существенные трудности — будучи стратегическим тылом страны в войне с фашистской Германией, он в течение нескольких тяжелых лет был передовым районом обороны против стратегического союзника агрессора, изготовившейся к «блицкригу» милитаристской Японии. Многие населенные пункты вблизи государственной границы с Маньчжоу-Го практически стали прифронтовыми до самого разгрома Японии.

Высокая боеготовность советской дальневосточной группировки войск охлаждала воинственный пыл японских самураев и срывала планы «блицкрига» на советском Дальнем Востоке осенью 1941 и летом 1942 года. У японцев еще были свежи в памяти бесславные поражения в военных конфликтах в Приморье у оз. Хасан в 1938 году и, особенно, на реке Халхин-Гол (МНР) в 1939 году, которые по нынешней классификации являются локальными войнами. Обратим внимание, что эти японские акты агрессии были тесно увязаны с захватом фашистской Германией пограничных малых стран Западной Европы и направлены на отвлечение внимания СССР от европейских проблем. Поэтому эти победы советского оружия избавили страну от войны на два фронта — на Западе против фашистской Германии и Востоке против ее стратегического союзника милитаристской Японии.

Руководство СССР еще после конфликта на КВЖД в 1929 году обратило серьезное внимание на укрепление обороноспособности Дальневосточного края. Вскоре это предвидение подтвердилось — первый очаг Второй мировой войны зародился на Дальнем Востоке. Передел мира здесь унес жизни более 35 млн человек — прежде всего граждан

Китай, которые сражались с японской Квантунской армией уже с осени 1931 года. Япония тогда захватила в Китае территорию, равную площади Франции (32, С. 14).

При попустительстве мирового сообщества Япония в 1933 году захватила еще и провинцию Жэхэ, а в 1935 году вторглась в Чахар и Хэбэй. Создание марионеточного прояпонского государства Маньчжоу-Го усилило напряженность в регионе. Именно там Япония разрабатывала свое «чудо-оружие» бактериологической войны против СССР и других стран.

Обстановка в регионе Северо-Восточной Азии существенно осложнилась после 7 декабря 1941 года, когда японцы внезапным ударом уничтожили в Пёрл-Харборе на Гавайских островах основные силы Тихоокеанского флота США и развернули боевые действия на огромных океанских просторах.

Отрезвляла японских милитаристов и колоссальная системная работа по подготовке советским правительством с начала 30-х годов будущего театра военных действий к отражению возможной агрессии. Известный русский писатель Вс. Н. Иванов, долгие годы проживший в Хабаровске, очень образно написал о геополитической сущности нашей страны: «Россия — это океан земель, распахнувшийся на одну шестую часть света и держащий в касаниях своих раскрытых крыльев Запад и Восток» (20, С. 309). Не рассматривая подробно весь комплекс, напомним лишь об особо значимых мероприятиях подготовки «восточного крыла» Советского Союза к будущей войне:

а) создание военно-промышленного потенциала на базе специально построенного в короткие сроки города Комсомольска-на-Амуре и на других предприятиях региона, что позволило уже в середине 30-х годов и с началом войны обеспечить выпуск нескольких десятков наименований вооружения и боевой техники, включая самолеты и корабли ( ГАХК. Ф. Р-740. Оп. 2. Д. 3. Л. 16; Ф. П-30. Оп. 2. Д. 111. Л. 52, Ф. Р-1737. Оп. 1. Д. 49. Л. 1, 8, 9, 12, 53; Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1685. Л. 109—111, 113—119; КНАГА. Ф. 57. Оп. 2. Д. 13. Л. 23, 24; ГАХК. Ведомости Верховного Совета СССР. — 1942. — 23 июля. — № 28; КНАГА. Дело фонда 70. Л. 1);

б) создание меридиональных и широтных транспортных коридоров: железнодорожных (прокладка вторых путей на Транссибе от ст. Карымская до ст. Владивосток; сооружение секретного туннеля под Амуром для обеспечения живучести магистрали — 12 июля 1941 года по самому длинному в стране подводному тоннелю (7 км) прошел первый поезд (45, ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 8. Д. 19. Л. 22—24); ускоренное строительство в 1943—1945 годах второго выхода к Тихому океану — линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, которая обеспечивала повышение боевых возможностей второй базы Тихоокеанского флота с началом советско-японской войны (ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1717. Л. 8); оборудованье морских и речных путей сообщения — Северного

морского пути и по рекам Амурского бассейна; создание сети автогужевых дорог, в т. ч. ускоренное строительство автогужевой дороги Хабаровск — Белогорск (ГАХК. Ф. Р-820. Оп. 1. Д. 23. Л. 45); строительство многочисленных аэродромов — беспосадочные полеты экипажей В. Чкалова, В. Гризодубовой и других летчиков на Дальний Восток в предвоенные годы доказали возможность организации устойчивого воздушного сообщения Центра страны с нашим регионом.

На огромных пространствах транспортные коридоры были проложены как в южных освоенных районах региона, так и в северных — с первозданной природой. Эти особенности диктовали особые условия их строительства и дальнейшей эксплуатации. Но, несмотря на всевозможные трудности, срывов в сроках их строительства и перебоев в эксплуатации не было. В целом эти меры обеспечивали решение стратегических задач по маневру сил и средств между Центром страны и советским Дальним Востоком, а также внутрорегиональные перевозки;

в) обеспечение беспрепятственного плавания крупнотоннажных судов, в том числе военных, по водному пути от Комсомольска-на-Амуре до выхода в Татарский пролив за счет проведения масштабных многолетних дноуглубительных работ на р. Амур и особенно в его лимане;

г) перевод региона на самообеспечение ГСМ за счет строительства нефтепровода с острова Сахалин на материк со среднегодовой пропускной способностью перекачки нефти — 1,5 млн тонн (ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1321. Л. 19); обеспечение перевозок нефти речным транспортом по морскому Татарскому проливу и перевод подавляющего большинства автотранспорта на газольдерное топливо;

д) завершение строительства линии высокочастотной связи Москва — Усурийск с обходом уязвимых участков вблизи границы обеспечивало устойчивое управление Центра отдаленным регионом;

е) создание устойчивой обороны на наиболее уязвимых направлениях вторжения японских войск (военно-морских баз в основных портах тихоокеанского побережья и противодесантной обороны в ряде других пунктов, полосы укрепленных районов на сухопутных участках границы) и строительство сотен километров железнодорожных и автогужевых подходов к ним.

С учетом уроков отражения вооруженных провокаций японской военщины у оз. Хасан (Приморье) и на р. Халхин-Гол (МНР) усилия военных строителей в 1938—1941 гг. были сосредоточены на достройке железнодорожных линий: 1) идущих от Транссибирской магистрали к границе и обеспечивающих развертывание войск в случае обороны или наступления на Маньчжурию или Корею [Сибирцево (ранее — Манзовка) — Турий Рог, Биробиджан — Ленинское, разъезд Барановский — Гвоздево, Гвоздево — Краскино]; 2) идущих от Транссиба в глубь советской территории, обеспечивающих глубоко эшелонированную

оборону (Сибирцево — Варфоломеевка, Волочаевка — Комсомольск, Известковая — Ургал, Угольная — Сергеевка); 3) дающих выход к морским портам и военно-морским базам (Смоляниново — Дунай, Партизанск (ранее — Сучан) — Находка) (ГАХК. Ф. 353. Оп. 1. Д. 390. Л. 21; Ф. 1178. Л. 127. Л. 10).

Еще за три года до начала Великой Отечественной войны дальневосточники стали жить по условиям военного времени. 23 июня 1938 года на Дальнем Востоке было создано оперативно-стратегическое объединение — Краснознаменный Дальневосточный фронт в составе двух армий и группы войск. Необходимость создания Дальневосточного фронта диктовалась притязаниями на дальневосточные земли Японии, оккупировавшей в 1931 году Маньчжурию. Милитаристская Япония при поддержке западных держав полным ходом двинулась по пути интенсивной подготовки к войне против СССР.

Под ширмой «укрепления национальной обороны» японский генштаб разработал план «Оцу», предусматривавший захват Приморья и Восточной Сибири до озера Байкал. В ответ на неоднократные предложения советского правительства заключить пакт о ненападении японский МИД сначала выдвигал неприемлемые требования, вроде отвода Красной Армии от границ с Кореей и Маньчжурией, а в феврале 1933 года просто отклонил наши предложения.

Готовясь к войне против СССР, Япония лихорадочно увеличивала и вооружала свою Квантунскую армию, дислоцированную в Маньчжурии. В 1931 году она насчитывала 64,5 тыс. человек, а к концу 1937 года ее численность составила 200 тыс. человек и продолжала постоянно увеличиваться. Одновременно японцы развернули небывалую по масштабу разведывательно-диверсионную деятельность против СССР, которую в полной мере в те годы прочувствовали на себе не только защитники наших границ, пограничники и воины Красной Армии, но и жители Дальнего Востока. В течение 1932—1940 годов японские военнослужащие 891 раз группами и в одиночку нарушали советскую границу, 433 раза обстреливали нашу территорию и суда, убили 80 и ранили 107 советских граждан. За этот период японское командование перебросило через дальневосточную границу СССР 57 вооруженных банд, а советские пограничники задержали 2732 японских лазутчика.

«На границе тучи ходят хмуры, край суровый тишиной объят...» — так пелось в популярной песне, выражавшей суть происходящего здесь, на краю необъятной нашей Родины. В 30-х годах стражи границы многих пограничных отрядов Приморья и Приамурья несли службу по усиленному варианту и практически ежедневно сталкивались с провокациями японцев. Вооруженные стычки происходили постоянно. Дело доходило и до крупных инцидентов в 1935—1936 годах. Японцы прощупывали крепость советской границы, пытались спровоцировать войну.

Осуществляя свои агрессивные устремления, в конце июля 1938 года японцы вторглись на советскую территорию в районе озера Хасан на юго-западе Приморья. Так начались Хасанские события, ставшие настоящей проверкой боевой мощи Красной Армии, пограничных войск и Тихоокеанского флота. В конфликте с нашей стороны участвовало более 15 тыс. человек. За мужество и героизм, проявленные в те жаркие летние дни в районе оз. Хасан, более 2,5 тыс. командиров и красноармейцев Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии, пограничников, а также жителей края, помогавших воинам, были награждены орденами и медалями. Двадцать шесть стали Героями Советского Союза. Это были одни из первых воинов, удостоенных высокого звания.

Японцы в полной мере почувствовали силу войск Дальневосточного фронта. Победа на Хасане, а затем и на Халхин-Голе (Монголия) летом 1939 года стали хорошим уроком агрессору, так и не рискнувшему во время Великой Отечественной войны осуществить свои захватнические замыслы.

## ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА, ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ!

**Н**аселение советского Дальнего Востока не познало на своей территории всех ужасов кровопролитной войны: грохота орудийных разрывов, автоматных очередей, раздирающего тишину рева самолетов. Но мы должны помнить, что первые раскаты Второй мировой войны для нашего государства прозвучали в 1938 году вторжением японцев на советскую землю в районе оз. Хасан, а закончилась кровопролитная и беспощадная война освобождением южной части острова Сахалин, Курильских островов, Корейского полуострова и Маньчжурии, полным разгромом и капитуляцией Японии.

Все эти грозные годы экономика советского Дальнего Востока, его люди трудились в едином порыве — «Все для фронта, все для победы!». Можно приводить сотни примеров героического труда рабочих прославленных заводов, шахтеров, тружеников сельского хозяйства, работников рыбной отрасли и др. (ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1685. Л. 109, 113-119). Неоценимый вклад в разгром врага внесли моряки Дальневосточного морского пароходства, доставлявшие грузы, поступающие по ленд-лизу. Все, что прибывало в регион, оперативно доставлялось к линии фронта железнодорожниками. Нельзя не преклоняться перед героизмом 12—14-летних подростков, которые наряду с взрослыми своим самоотверженным трудом ковали победу над врагом (ГАХК. Ф. Р-137. Оп. 8. Д. 28. Л. 99). Жители городов и сел, стремясь приблизить окончание войны, несли свои сбережения на строительство танков, самолетов и бронепоездов, собирали для бойцов теплые вещи, отправляли на фронт продукты питания (ГАХК. Ф. П-30. Оп. 2. Д. 143. Л. 2, 2 об.; Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1673. Л. 19). За четыре года войны на фронт ушли тысячи коммунистов и комсомольцев. Многие сложили свои головы, так и не дожив до долгожданной победы.

Дальневосточники, как и все советские люди, в годы Великой Отечественной войны совершили ратный, трудовой и нравственный подвиг. Вот некоторые подтверждения.

Ратный подвиг дальневосточных частей — это потрясающие страницы летописи Великой Отечественной войны, страницы мужества, подлинного героизма и самопожертвования, пронизанные болью и трагедией, памятью и славой.

Дальневосточный фронт играл стратегическую роль и накануне, и с началом войны. На Дальнем Востоке формировались запасные части и соединения, велась подготовка командных, политических и инженерных кадров, обучался призывной контингент. Сложность и особенность решения этой задачи состояли в том, что она выполнялась без снижения боевой готовности войск к отражению возможной агрессии Японии на Дальнем Востоке. Несмотря на трудности военного времени, Ставка Верховного Главнокомандования своевременно принимала необходимые меры по укреплению боевого состава дальневосточных войск. На Дальний Восток постоянно направлялись необходимые призывные контингенты молодежи и военнообязанных запаса не только из дальневосточного региона и Сибири, но и из европейской части Советского Союза.

В то же время, особенно в периоды обострения обстановки на советско-германском фронте, с Дальнего Востока туда направлялись дивизии, бригады и полки с уже обученным и готовым вступить в бой личным составом.

Первая стратегическая перегруппировка войск с Дальнего Востока в западную часть страны была осуществлена еще накануне Великой Отечественной войны в связи с резким обострением военно-политической обстановки в Европе и непосредственной подготовкой фашистской Германии к нападению на Советский Союз. Во второй половине апреля 1941 года было принято решение в срочном порядке усилить западную группировку войск. Это осуществлялось за счет войск внутренних и южных военных округов, Дальнего Востока и Забайкалья. К началу войны из состава Дальневосточного фронта и Забайкальского военного округа в западную часть страны убыли: полевое управление 16-й общевойсковой армии, управления двух стрелковых и одного механизированного корпусов, две стрелковые, две танковые, одна моторизованная дивизии, две воздушно-десантные бригады, два отдельных полка. В составе этих формирований насчитывалось свыше 57 тыс. человек, более 670 орудий и минометов, 1070 легких танков и другие силы и средства. Ставка ВГК использовала эти войска уже в первые месяцы войны, они участвовали в оборонительных операциях на западном и юго-западном стратегических направлениях.

В период с 22 июня по 5 декабря 1941 года на западный театр военных действий из состава Дальневосточного и Забайкальского фрон-

тов переброшены двенадцать стрелковых, пять танковых и одна моторизованная дивизии. Средняя укомплектованность этих соединений достигала почти 92% их штатной численности. Они имели в своем составе в общей сложности 122 617 солдат и офицеров, 2188 орудий и минометов, 2209 легких танков, 12 328 автомашин и 1534 трактора и тягача.

Эти силы и средства Ставка ВГК почти полностью сосредоточила на самом угрожающем — западном стратегическом направлении, включив девять стрелковых, четыре танковые и одну моторизованную дивизии в состав Западного, Калининского и Брянского фронтов. Остальные три стрелковые и одна танковая дивизии были направлены Ставкой в состав 4-й и 7-й отдельных армий северо-западного направления.

Летом и осенью 1942 года, когда войска германского вермахта ожесточенно рвались к Волге и Кавказу, японское командование вновь форсировало подготовку удара по советскому Дальнему Востоку силами Квантунской армии, которая к тому времени была готова к нападению. Не решаясь открыто выступить против СССР, японские милитаристы взяли на себя обязательство содействовать немецко-фашистским войскам путем создания напряженной обстановки на Дальнем Востоке.

Во многих наших исторических трудах не упоминается о практически синхронной операции японских войск в июне 1942 года по захвату двух островов Алеутской гряды, что серьезно осложнило обстановку в северо-восточной части Тихого океана. К счастью, эта японская операция не получила продолжения, но с этих островов японцы около года серьезно угрожали территориям СССР и США и особенно морским путям. О ликвидации этой угрозы будет сказано ниже.

Однако потребность в новых силах вынудила Ставку в период с 1 мая по 18 ноября 1942 года перебросить с Дальнего Востока десять стрелковых дивизий на Сталинградский и Юго-Восточный фронты и четыре стрелковые бригады на Брянский фронт. Общая численность этих войск и вооружения составила 148 918 солдат и офицеров, 1644 орудия и миномета, 36 легких танков, 2048 автомашин и 199 тракторов и тягачей. Средняя укомплектованность личным составом дальневосточных соединений и частей была очень высокой и достигала 98,6%.

В то же время с весны 1942 г. основной формой подготовки и отправки воинов с Дальнего Востока в состав действующей армии стали маршевые подразделения.

Но было и исключение. В середине октября 1942 года ГКО принял предложение НКВД СССР о сформировании 70-й армии из личного состава войск этого комиссариата. Одна из шести дивизий формировалась в Хабаровске (РЦХИДНИ, Ф. 644, Оп. 2, ЕД. ХР. 991, Лл. 1-2). Осенью 1942 года она убыла на Урал для получения тяжелой техники. 102-я Дальневосточная стрелковая дивизия, состоящая из погранич-

ников Приамурья и Приморья, на полях сражений от Курской дуги до Восточной Пруссии покрыла свои знамена неувядаемой славой. За отвагу и воинское мастерство 102-я Дальневосточная Новгород-Северская стрелковая дивизия награждена орденами Ленина, Красного Знамени, Суворова II степени (ГАХК. П-35. Оп. 1. Д. 1445. Л. 13—16; 17—19).

Последняя перегруппировка советских войск с Дальнего Востока на западный театр военных действий была осуществлена во время летне-осенней кампании 1944 года. Тогда на советско-германский фронт были отправлены одна воздушно-десантная бригада и четыре гаубичных артиллерийских полка большой мощности, в которых в общей сложности насчитывалось 6050 человек. На их вооружении было 80 орудий и минометов, 9 легких танков, 210 автомашин и 148 тракторов и тягачей.

Всего в действующую армию за годы Великой Отечественной войны Ставка ВГК передала с Дальнего Востока 23 дивизии: 16 стрелковых, 2 кавалерийских, 4 танковых, 1 моторизованную. Также на советско-германский фронт были отправлены и 19 бригад: 3 стрелковые, 3 воздушно-десантные, 13 артиллерийских, а также 4 отдельных полка. Остальные сформированные на Дальневосточном фронте соединения и части Ставка ВГК оставила на месте, для усиления его боевого состава.

Общая численность личного состава дальневосточных войск, отправленных на советско-германский фронт в годы войны, составила более 400 тыс. человек. Они имели на вооружении свыше 5000 орудий и минометов, более 3300 танков и большое количество другой техники и вооружения. Кроме того, в 1941—1945 гг. из состава Дальневосточного фронта было дополнительно отправлено для доукомплектования соединений и частей, действовавших на западном театре, маршевое пополнение, а также вооружение и боевая техника.

Всего же, по неполным данным, в сражениях Великой Отечественной приняли участие свыше 1 млн посланцев Дальневосточного фронта, краев и областей Дальнего Востока.

Упорная боевая учеба, подлинный патриотизм стали решающим условием высоких морально-боевых качеств воинов-дальневосточников. Соединения, части, маршевые подразделения, ушедшие с Дальнего Востока на советско-германский фронт, покрыли себя неувядаемой славой. Восемь дальневосточных дивизий — 32-я (из п. Раздольное), 78-я (из Владивостока), 96-я (из ж.-д. ст. Завитая Амурская обл.), 98-я (из п. Хороль), 204-я (из Благовещенска) и 422-я (из ст. Розенгардовка, под Бикином) стрелковые, 107-я мотострелковая (из Благовещенска), 112-я танковая (из Усурийска), а также три бригады — 71-я (из Владивостока), 64-я (из Приморья) отдельные морские стрелковые и 96-я Сталинская отдельная стрелковая (сформирована под Сталинградом из пограничников и моряков-тихоокеанцев) стали гвардейскими. За

боевые подвиги, совершенные на советско-германском фронте, сотни тысяч воинов Дальнего Востока были награждены орденами и медалями СССР, а около 1600 солдат и офицеров удостоены звания Героя Советского Союза, более 300 стали полными кавалерами ордена Славы.

В СМИ продолжают утверждать, что Москву спасли сибирские дивизии. Это были хорошо подготовленные, полностью укомплектованные соединения. Они прибывали откуда-то издалека, по Великой сибирской магистрали, потому их и называли сибирскими. Но это были не сибирские, а дальневосточные дивизии.

В этой связи вспомним о 9-й гвардейской стрелковой дивизии, бывшей 78-й стрелковой, отправленной 27 октября 1941 года на защиту Москвы (ГАХК. Блокнот агитатора. — 1978. — № 23). В сводках Совинформбюро о боях под Москвой ее называли сибирской, другие — дальневосточной, а для нас она хабаровская. Перед войной в ней служили сотни жителей нашего края. Формирование её началось в Новосибирске, но после прибытия в наш регион базой развертывания стал 40-й Хабаровский стрелковый полк. Осенью 1941 года в боях под Москвой 78 сд показала образцы мужества и героизма и уже через месяц стала 9-й гвардейской! Подчеркнем, что она первой среди других дальневосточных дивизий, сражавшихся с врагами под Москвой и Ленинградом, была удостоена высокого звания. Разве это не повод гордиться славой наших земляков?

Долгие годы мы воздавали должное героизму наших земляков, но не знали всех подробностей о столь быстром превращении 78 сд в гвардейскую, пока не была опубликована беседа журналистов за «круглым столом» с бывшим в то время командующим Западным фронтом Г.К. Жуковым. Он рассказал, что Верховный Главнокомандующий И.В. Сталин внимательно следил за боевыми действиями дальневосточной дивизии, сражавшейся на очень важном участке обороны Москвы, и в доказательство сообщил такой боевой эпизод: «...в 22 км от Москвы находится населенный пункт Красная Поляна. Вот тут и образовалась в нашем фронте дыра. Её-то и закрывали бригады группы генерала Лизюкова, выдвинутой из Московской зоны обороны. Туда по приказу Сталина выехал член Военного совета Булганин с задачей «отобрать обратно у противника Красную Поляну». Подчеркиваю, речь шла только о Красной Поляне, но не дальше. В это же время Сталин послал меня в 16-ю армию, в дивизию Белобородова отвоевывать у противника деревню Дедово».

Справочно напомним, что северо-западнее Москвы (на волоколамском направлении) расположен город Дедовск. На этом же направлении находилась деревушка Дедово. В период боев противник захватил эту деревню, и в нескольких уцелевших крестьянских домах расположился вражеский взвод.

По каким-то каналам в конце ноября И. Сталину донесли, что город Дедовск захватил противник, а штаб Западного фронта об этом

умалчивает. Попытка Г.К. Жукова в переговорах по телефону убедить Сталина, что Дедовск в наших руках, не имела успеха. Верховный приказал Жукову взять с собой командующего 5-й армией Л.А. Говорова, поехать в армию К.К. Рокоссовского и отобрать у противника Дедовск. И вот группа высокопоставленных генералов (Жуков, Говоров, Рокоссовский) на командном пункте командира дивизии полковника А.П. Белобородова. Командующий фронтом Жуков приказывает командиру дивизии взять Дедово. Белобородов обращает внимание командующего фронтом, что в ней всего несколько домов, и все за оврагом. Жуков свое распоряжение повторяет. Белобородов направляет в деревню одну стрелковую роту с двумя танками. На рассвете 1 декабря рота очистила от противника деревню Дедово (30, С. 61—62).

О выполнении задания Жуков сразу же доложил И.В. Сталину. Эти решительные и умелые боевые действия командира дивизии и его подчиненных были по достоинству оценены Верховным Главнокомандующим. Но этот эпизод высвечивает и некоторые особенности его характера. Хотя он тоже в данном случае не виноват. Ему подсказывали не то, что следовало: думали, что противник захватил город Дедовск.

Военная удача и в дальнейшем сопутствовала командиру 78-й сд. А.П. Белобородов, убывший на Западный фронт полковником, в июле 1945 года на войну с Японией прибыл дважды Героем Советского Союза, генерал-полковником — командующим 1-й Краснознаменной армией.

Возвращаясь на Дальневосточный фронт, отметим, что он стал надежной кузницей резервов для действующей армии. В сражении под Москвой, в битве под Сталинградом, в обороне Ленинграда и прорыве его блокады, в сражении на Курской дуге, в форсировании Днепра, в последующих крупнейших стратегических операциях, приведших гитлеровскую Германию к окончательному разгрому, плечом к плечу со всей страной участвовали воины-дальневосточники.

Выдающуюся роль в первом периоде войны сыграл генерал армии Апанасенко Иосиф Родионович, назначенный командующим Дальневосточным фронтом в январе 1941 года. Начало войны по-особому высветило его облик человека редкой храбрости и отваги, в то же время невероятно крутого.

...В самом начале войны пришло распоряжение Генштаба отгрузить немедленно на Запад весь мобилизационный запас вооружения и боеприпасов. Заместители командующего, с учетом обстановки на границе с Японией, сомневались в его целесообразности. Но И. Апанасенко, оценивая обозначившуюся угрозу Москве, приказал немедленно начать отгрузку!

Потом пришло распоряжение срочно отправить восемь полностью укомплектованных и вооруженных дивизий под Москву. Темпы отправки были столь высокими, что войска из лагерей уходили на станции погрузки по тревоге. При этом часть людей, находившихся вне части,

к погрузке не поспевали, в некоторых частях был некомплект вооружения и транспорта. Москва же требовала полного укомплектования, а И. Апанасенко не тот человек, который мог допустить нарушения приказа. Потому была организована проверочно-выпускная станция — Куйбышевка-Восточная (Белогорск) — резиденция штаба 2-й армии. На этой станции создали резерв всех средств вооружения, транспорта, средств тяги, солдат и офицеров для восполнения некомплекта. Эшелоны с курьерской скоростью днем и ночью уходили на фронт.

Ни у кого не спрашивая, И. Апанасенко на месте убывших дивизий начал формировать новые. Была объявлена всеобщая мобилизация всех возрастов до 55 лет включительно. Но этого все равно оказалось недостаточно. И командующий фронтом приказал прокуратуре проверить дела лагерников и всех, кого можно освободить и отправить в войска. Отметим: это была не только самодеятельность командующего фронтом, но и выполнение постановления Государственного Комитета Обороны (ГКО) об укомплектовании действующей армии. Оно обязывало НКВД и прокуратуру страны пересмотреть в течение августа и сентября 1942 года в исправительно-трудовых лагерях и колониях НКВД заключенных мужчин в возрасте до 40 лет, осужденных за бытовые и имущественные преступления, с целью досрочного освобождения и передачи в армию 30 000 человек, годных к несению строевой службы.

Кроме того, НКВД СССР разрешалось освободить, а народному комиссариату обороны призвать в армию 15 000 человек трудпоселенцев до 35-летнего возраста, годных к строевой службе в рядах армии (17, С. 515).

С июля 1941-го по июнь 1942 года Дальний Восток отправил в действующую армию 22 стрелковые дивизии и несколько десятков команд маршевого пополнения. Вместо каждой отправляемой на фронт дивизии И. Апанасенко приказывал формировать второочередную.

Теперь мы знаем уже, что в течение первого года войны между японцами и немцами шла серьезная перепалка. Немецкая разведка утверждала, что Советы «из-под носа» японцев уводят дивизии и перебрасывают их на Запад. Японская же разведка настаивала на том, что ни одна советская дивизия не покинула своих мест дислокации.

Два самых трудных года, 1941-й и 1942-й, Дальневосточным фронтом командовал генерал армии И. Апанасенко. Он проявил в этот период государственный ум и большое мужество. Напомним, что осень 1941 года для нашего Дальнего Востока — это был действительно угрожаемый период. До того, как Япония ввязалась в войну против США. В тот момент от Японии можно было ожидать чего угодно.

Говорят, что лишняя соломинка ломает хребет верблюду. Вся наука о войне сводится к тому, чтобы в нужный момент ту самую соломинку иметь и на соответствующий хребет возложить. Командующий Дальневосточным фронтом И. Апанасенко эти соломинки подал Верховному Главнокомандующему И. Сталину в самый нужный момент.

Большую роль в достижении победы над врагами сыграл комсомол. За годы войны по указанию Государственного Комитета Оборона комсомол провел 73 специальные мобилизации, давшие армии и флоту 735 844 защитника Родины в качестве политических бойцов. Всего по общегражданским и специальным комсомольским мобилизациям в годы войны в действующую армию влилось 3,5 млн комсомольцев. Были среди них и тысячи дальневосточников.

За годы войны от четырех до восьми выпусков произвели дальневосточные военные училища, фронтовые курсы младших лейтенантов. Если говорить о Приморье, то несколько тысяч командиров подготовили Владивостокские пехотные училища (их было два — 1-е и 2-е), Владивостокские курсы переподготовки офицеров запаса, Шкотовское пехотное и Уссурийское артиллерийское училища. Подавляющее большинство молодых командиров ушли на фронт с маршевыми подразделениями или в составе специальных команд. Сотни своих питомцев направили на фронты Великой Отечественной Тихоокеанское военноморское училище и Вознесенская военная школа пилотов, располагавшаяся вблизи пос. Яковлевка в Приморье. Среди воспитанников всех этих военных заведений есть Герои Советского Союза.

Трудовой подвиг дальневосточников начался на рубеже 30-х годов.

В связи с экспансией Японии в Маньчжурию и угрозой войны на Дальнем Востоке, экономическим развитием краев и областей остро обозначилась проблема обеспечения безопасности этой важной окраины Советского Союза. Она приобрела новое общегосударственное значение, когда установились союзнические отношения Японии с фашистской Германией. Положение Приморья и главного города Владивостока было сходно с положением Квантунского полуострова и Порт-Артура накануне и в ходе войны с Японией в 1904—1905 годах. Сложная навигационная обстановка на Нижнем Амуре ограничивала также использование при необходимости сил и средств Краснознаменной Амурской флотилии. Кроме того, с началом строительства на Комсомольском судостроительном заводе крейсеров «Калинин» и «Каганович» необходимо было обеспечить их вывод в море по 700-километровому участку Амура. Для плавания даже без вооружения требовались семиметровые глубины, как на Амуре, так и в лимане. В повестку дня встала Амуро-Лиманская водно-транспортная проблема.

Она решалась на государственном уровне. В соответствии с постановлением Совета Труда и Оборона СССР (август 1936 г.) и Комитета обороны Совета Народных Комиссаров СССР (август 1937 г.) в Николаевске-на-Амуре создали организацию под названием «Строительство № 201 НКВД». Она должна была с 1938 до осени 1941 года выполнить комплекс работ по углублению р. Амур от Комсомольска до Николаевска, Восточного и Сахалинского фарватеров в Амурском лимане на глубину до 7 метров, а также построить судоремонтный

завод с наливным доком и жилой поселок в Николаевске для собственных нужд. Общая стоимость всех работ по генеральной смете составляла более 465 млн рублей. Забегая вперед, отметим, что главная задача была успешно решена и первый крейсер вышел в море осенью 1942 года, а второй на следующий год.

Оценивая значимость колоссальной работы в низовьях Амура в 1937—1942 годах, невольно напрашивается отдаленное сравнение с деятельностью здесь в середине XIX века Амурской экспедиции капитана 1-го ранга Г.И. Невельского. Тогда экспедиция открыла вход в Амур с моря и обеспечила плавание русских судов в ранее недоступных прибрежных водах и доставку десанта из Забайкалья на Камчатку. Все это позволило в конечном счете успешно отразить в 1854—1855 годах нападения англо-французской эскадры на наши дальневосточные владения в ходе Восточной (Крымской) войны.

Теперь впервые были открыты ворота между двумя смежными морями через мелководный участок Татарского пролива и обеспечен глубоководный выход советских судов в них из дальневосточной водной артерии — реки Амур. Таким образом, появившийся в военные годы второй — речной выход в Тихий океан имел для страны, и особенно Дальнего Востока, оборонно-стратегическое значение.

Большую помощь изыскателям по различным вопросам оказывало командование Николаевского пограничного отряда НКВД. Огромную работу выполнили пограничники в декабре 1937 года, когда по неопытности руководства строительства первый конный обоз с продовольствием буквально вмерз в лед.

В середине 30-х годов определилась стратегия на строительство дальних, а также дистанционно средних и близких узлов Правительственной связи (ВЧ-связи). Это строительство было продиктовано оборонно-хозяйственными императивами — защиты госграниц на Дальнем Востоке, в Средней Азии, Сибири и на Кавказе, развития экономики в ходе выполнения второго, а затем и третьего пятилетних планов. В 1936 году начали строить линию Москва — Хабаровск протяженностью 8165 километров. В эти же годы была создана и отечественная аппаратура засекречивания телефонных переговоров.

Прокладка каналов ВЧ-связи на эту окраину СССР стала настоятельной необходимостью в период напряженности на дальневосточных границах в 1938—1939 годах, особенно во время многомесячного вооруженного конфликта в районе р. Халхин-Гол (МНР). В 1939 году введена в эксплуатацию стратегическая магистраль Москва — Хабаровск, но оборудование ее спецаппаратурой по разным причинам затянулось до 1941 года. В Хабаровске была открыта крупная ВЧ-станция. Эта магистраль позволила включить в сферу действия правительственной связи обширные регионы Урала, Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока. Всего в 1939—1940 годах были открыты станции правительственной связи в 54 городах, включая города Куйбышевку (Белогорск),

Биробиджан, Владивосток, Ворошилов (Уссурийск), Спасск в Приморском крае. К концу 1940 года планировалось организовать ВЧ-связь с Николаевском-на-Амуре и Баин-Тумень (МНР). Командование ВВС Красной Армии вышло с ходатайством к И. Сталину об обеспечении ВЧ-связью командующих ВВС военных округов. Вот и возникла необходимость прокладки линий в очень отдаленные гарнизоны.

В таком тылу, который мог каждый день стать новым фронтом, в декабре 1941 года было создано отделение правительственной связи в Хабаровске, в 1941—1942 годах построены резервные ВЧ-станции в Чите, Хабаровске, Владивостоке, открыта новая ВЧ-станция в г. Улан-Удэ. В этот же период дополнительно построили девять новых ВЧ-станций: в Нерчинске, Хадабулаке, Куйбышевке, Комсомольске-на-Амуре, Николаевске, Спасске, Бикине, а также вспомогательные пункты управления Забайкальского фронта.

Забегая вперед, отметим, что по итогам войны с Японией командование советских войск пришло к выводу: именно деятельность отдела и войск Правительственной связи НКВД, которые создали весной и летом 1945 года на Дальневосточном театре военных действий мощную сеть правительственной связи, позволила в августе успешно вести боевые операции, обеспечить надежное управление войсками армии и флота. В этой связи заметим, что построенная в тайге линия связи между Хабаровском и Уссурийском стала единственным направлением для организации ВЧ-связи. Здесь поясним, что с началом боевых действий японской артиллерией из Хутоуского укрепрайона возле станции Иман (Дальнереченск) была разрушена основная постоянная линия связи вдоль железной дороги.

После Тегеранской конференции союзников, на которой принято принципиальное решение об участии СССР в войне с Японией, Государственный Комитет Обороны 21 мая 1943 года принял решение: в сжатые сроки ввести в действие Восточный участок второго выхода Транссиба к Тихому океану — от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Предстояло срочно организовать изыскательские и строительные работы по трем взаимосвязанным звеньям: строительство железной дороги протяженностью 475 км с паромной переправой через Амур и возведением трех морских причалов в бухте Ванино (ТАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1370а. Л. 101—104 об.).

И вновь в повестку дня встали темпы оборонного строительства при всевозможной экономии сил и средств. Напомним, что впереди еще была Курская битва, ознаменовавшая коренной поворот в войне, после которого немцы покатались на Запад. Война еще будет продолжаться два года и дефицит различной необходимой продукции, а равно и продуктов питания будет вновь сопутствовать новой грандиозной стройке. В связи с этим, в своем обращении к проектировщикам и изыскателям начальник Строительства № 500 генерал Ф. А. Гвоздевский подчеркнул: «...Вы сейчас стоите на ответственной посту обо-

роны нашей Родины. Каждый сэкономленный вами куб земли, тонна металла, цемента, каждые сутки напряженной работы — все это удары по врагу, все это ускоряет разгром немецкого фашизма и приближает час освобождения Родины от наглых разбойников». Эти установки станут непреложной нормой для всех участников строительства до его окончания.

Трудностей на всей трассе было с избытком, но все же новые решения по их преодолению были найдены. В районе главного Сихотэ-Алиньского перевала, одного из наиболее сложных объектов на прокладке железнодорожной линии, изыскатели под руководством А.П. Кузнецова предложили 40 вариантов трассы.

Огромный труд вложили строители в сооружение порта Ванино. В бухте новейшим в тот период методом подводного бетонирования были построены колоссальные пирсы. За невероятно короткий срок введен в строй морской порт на берегу Татарского пролива, и 18 октября 1943 года считается днем принятия его в эксплуатацию.

Изобретательность наших инженеров и строителей обеспечила своевременный ввод в строй паромной переправы через Амур у Комсомольска. Строителями на берегах Амура сооружена паромная переправа, а коллективом Комсомольского судостроительного завода для этой переправы были изготовлены два уникальных дизель-электрических теплохода.

15 июля 1945 года на Сихотэ-Алиньском перевале произошла стыковка восточного и западного участков железной дороги. А 20 июля состоялось открытие сквозного движения поездов на всем протяжении линии Комсомольск — Советская Гавань. Новая железнодорожная магистраль вступила в строй раньше срока, успев с огромной пользой поработать на обеспечение боевых операций 2-го Дальневосточного фронта и Тихоокеанского флота на Южном Сахалине и Курильских островах. Справедливости ради отметим, что только 31 декабря 1946 года правительственная комиссия приняла линию от строителей и сдала министерству путей сообщения.

Несколько десятилетий суровой реальностью советского Дальнего Востока было широкое использование труда сотен тысяч заключенных при реализации здесь масштабных государственных проектов по его освоению и решению оборонных задач. В этом железнодорожном строительстве наряду со специальными формированиями НКПС широко использовался подневольный труд тысяч заключенных Бамовского, Дальневосточного, Нижне-Амурского и других лагерей.

Неоценимый вклад в Великую Победу внесло население всего региона. Подчеркнем лишь проблему обеспечения оборонной промышленности страны стратегическими металлами, без которых было немыслимо производство вооружения. Не умаляя вклада Амурской области, с Умальгинского рудника которой поставлялся молибден (ГАХК. Ф. П-35. Оп. 3. Д. 191. Л. 1—3), отметим роль Колымы и Чукот-

ки, где добывалось золото и олово — одни из главных металлов войны. Около двадцати лет на прежде слабо освоенном Северо-Востоке СССР существовал комбинат особого типа. Руководство страны решило, что реализовать неотложное освоение Колымы в полной мере могла только мощная, наделенная чрезвычайными полномочиями организация — Государственный трест по промышленному и дорожному строительству в районе Верхней Колымы — Дальстрой, созданный 13 ноября 1931 года и позже переданный в ведение НКВД СССР (10).

Его территория продолжала увеличиваться: в 1939 году Дальстрой были переданы Чаунский и Чукотский районы Чукотки, а в 1940 году — бассейн реки Анадырь, в конце марта 1941 года в сферу деятельности Дальстроя включены районы побережья Охотского моря, от Пенжинской губы до Охотска, а также всего бассейна реки Яны (Якутия). Таким образом, в 1941 году территория Дальстроя увеличилась до 2,3 млн кв. километров. Вся территория Дальстроя вошла в состав Хабаровского края. То же самое произошло и с Камчатской областью и Чукотским национальным округом.

Освоение здесь большей части территории имело свою специфику, дало повод называть ее одним из «островов архипелага ГУЛАГа» — к лету 1941 года она составляла 1/10 часть всего Советского Союза. В лагерях Севвостлага в то время содержалось почти 180 тысяч человек, то есть не менее одной седьмой части общего количества заключенных по стране. При таком положении дела в связи с началом Великой Отечественной войны на «комбинат особого типа» возлагались вполне определенные задачи, и он их успешно выполнил.

Вклад тружеников Северо-Востока России в победу над фашизмом во многом обуславливался особенностями его социально-экономического развития в 30-е годы и непосредственно перед Великой Отечественной войной. До 30-х годов Колыма и Чукотка были еще слабо освоены, и лишь позднее эта территория приобрела всесоюзное значение. В первую очередь сказанное относится к Колыме, которая располагала только что выявленными богатейшими запасами золота. Золото для СССР в то время играло важную роль в международных расчетах.

Общее количество работающих в Дальстрое к концу 1940 года тогда составляло более 216 тыс. человек, из них в горнодобывающей промышленности (и заключенных, и вольнонаемных) более 108 тысяч человек. И результат не преминул сказаться: горнодобывающие предприятия Дальстроя в 1940 году дали 80 тонн химически чистого золота. Это оказалось наивысшим достижением Дальстроя, и позднее таких результатов не удавалось достигнуть даже с применением «особой дисциплины» и «особого режима».

Дальстрой с 1932 по 1937 год добыл 106,1 тонны химически чистого золота, а с 1938 по 1940 год еще 208,3, то есть в общей сложности дал стране за этот период 314,5 тонны драгоценного металла. При этом он имел к 1938 году 17 золотодобывающих приисков, в 1938-м — 29, в

1939-м — 37 и в 1940-м — 38. Количество занятых на этих работах постоянно увеличивалось.

С 1937 года Дальстрой стал добывать второй металл — олово. Первоначально его давали только два рудника. В 1939 году количество оловодобывающих рудников Дальстроя возросло до четырех, в 1940-м — до пяти. Одновременно с этим увеличивалась оловодобыча, точнее — добыча олова в концентратах. В 1937 году она составила 40,7 тонны, в 1938-м — 202, в 1939-м — 507, в 1940 году — 1917 тонн.

Вслед за этим свой вклад в оловодобычу Дальстроя внесла Чукотка, где вступили в строй рудник и прииск, а также Омсукчан на Колыме с уже разведанными запасами «второго металла». В таком положении оборонная промышленность страны получала еще более существенную поддержку.

Кроме того, Дальстрой занимался разведкой и эксплуатацией угольных месторождений, развивал свою энергетику, авиацию, водный, речной и автомобильный транспорт, местную промышленность, руководил строительством Магадана, Колымской трассы, Нагаевского морского порта, нескольких аэродромов, автобаз, создавал совхозы и подсобные хозяйства, промхозы и рыббазы, ремонтные мастерские и заводы, открывал больницы, школы, клубы. В этом, по мнению И.В. Сталина, и выражалась его «специфика».

Высокий потенциал северо-восточных районов СССР давно привлекал правящие круги Америки. В мае 1944 года Магадан, Якутск и Комсомольск посетил вице-президент США Генри Уоллес. Путь его миссии в Китай пролегал через Чукотку, Колыму, Якутию, Сибирь и Среднюю Азию. В своей официальной речи в Магадане — столице «валютного цеха» страны, кроме обычных слов приветия и благодарности за теплый прием, оказанный ему и его соотечественникам, он говорил о высокой миссии антифашистской коалиции великих держав (США, Великобритания, СССР, Китая, Франции). Его визит в Советский Союз преследовал не только цели взаимопонимания, изучения образа жизни советских людей и тех коренных социальных преобразований, которые произошли в советской стране. Было и другое. Как известно, в первый период войны обстановка на фронтах сложилась для нашей страны трудная. Враг оккупировал большую территорию, в том числе немало жизненно важных экономических районов нашей Родины. Враждебно настроенная зарубежная пресса была полна предсказаний о «скором экономическом крахе» СССР. Американские промышленные магнаты, финансовые и политические воротилы также не скрывали своего мнения на этот счет. Это не могло не сказаться на политическом курсе американского правительства в вопросе об оказании военной и экономической помощи Советскому Союзу. В конгрессе раздавались голоса, что Америка не может подвергать себя риску, не имея гарантий платежеспособности Советов. Более здравые голоса отвечали скептикам: «Если будет повержена под ударами фашистской машины Россия,

тогда не устоит и Америка». Ясного представления о нашем Северо-Востоке за рубежом не имелось. Его рисовали диким, необжитым краем. И все же о богатствах недр советской Колымы уже тогда ходили легенды.

Приметный самолет СИ-47 полковника И.П. Мазурука, на котором совершал свои маршруты вице-президент, можно было видеть во многих аэропортах Колымы и Чукотки. Дальновидный американец понимал, что, несмотря на еще слабую техническую оснащенность и невысокую организацию труда, транспортные затруднения, освоение Колымы идет полным ходом и результаты труда горняков и золотодобытчиков налицо. Кульминацией его пребывания на Севере, «колымским сюрпризом» оказалось посещение одного из сусуманских приисков. Подчеркнем, что значительная часть колымского золота шла в США для оплаты поставок грузов ленд-лиза и перевозилась дальстроевским пароходом «Трансбалт». Как теперь известно, 13 июня 1945 года он был потоплен американской подлодкой «Спейдфиш» в 400 милях от Владивостока?!? (43, С. 470—471)

Высокому представителю американского правительства дружелюбно были открыты все «двери» на земле колымской, поскольку было известно, что Генри Уоллес горячий сторонник президента Ф. Рузвельта в проводимом им политическом курсе на сближение и расширение политических и экономических контактов с Советским Союзом.

В ходе войны на советском Дальнем Востоке успешно осуществлялось стратегическое взаимодействие СССР с США и Канадой в военной и экономической областях. Особой страницей истории войны, и сейчас еще недостаточно известной общественности, было обеспечение морских перевозок грузов ленд-лиза из западных портов США и Канады в наши порты. Это была форма военной помощи США союзникам по антигитлеровской коалиции — безвалютный взаимный обмен товарами и услугами с окончательными расчетами после войны с рассрочкой на много лет.

До 1 марта 1942 года основные поставки грузов ленд-лиза шли единственным путем через мурманский и архангельский порты и были связаны с преодолением целого ряда трудностей. Фашистский флот и авиация постоянно охотились за караванами судов союзников, следующие из Англии в советские северные порты, и наносили им существенный урон. Но и в советских портах долгое время тоже была опасная обстановка. С лета 1941 года Мурманск подвергался ежедневным массированным налетам вражеской авиации, число которых в отдельные сутки доходило до двадцати, так как линия фронта проходила от города и железной дороги на отдельных участках в 15—20 км. С наступлением полярного дня в конце марта 1943 года приход кораблей на Север стал очень затруднителен вследствие увеличения количества и активности вражеского подводного флота.

Кроме военных были еще политико-идеологические и социально-

экономические трудности. В этой связи с середины 1943 года половина ленд-лиза прошла через Тихий океан. На линии Северная Америка — СССР курсировало в одиночном бесконвойном плавании около 300 судов. Справедливости ради отметим, что практически каждое судно имело пушечное и зенитное вооружение для самозащиты. На укомплектование военизированных транспортов из состава Тихоокеанского флота убыло около двух тысяч моряков. На первоначальном этапе в состав вооруженных команд включались и пограничники.

За годы войны Владивосток и ДВЖД переправили почти 8 млн тонн импортных грузов. Петропавловск-Камчатский — примерно в 1,2 раза больше Мурманска и в 1,5 раза больше архангельской группы портов. Нагрузка на Дальневосточную железную дорогу увеличилась в 36 раз. С учетом более благоприятной обстановки в Тихом океане 70% всех грузоперевозок СССР было осуществлено судами дальневосточного морского пароходства.

Всего в СССР поставлено товаров на 10,2 млрд долларов и оказано услуг на 0,7 млрд долларов. Если Петропавловск-Камчатский и Владивосток были «воротами» для грузов ленд-лиза, то Хабаровск стал узловым пунктом на пути в Центр страны. Здесь соединялись два потока грузов, доставленных сюда по железной дороге из Владивостока и речным транспортом из Николаевска-на-Амуре. Для приемки тяжелых грузов в Николаевске пришлось срочно реконструировать причал. Докеры трудились самоотверженно, отдавая все силы приближению победы. В их распоряжении была нехитрая техника порта: шесть грузовых автомашин, трактор, ледокол «Воевода», несколько буксиров и речных барж. Для истории сохранились имена тех людей: И. Старцев, А. Шарипов, В. Шепелев, Л. Семенов, П. Мешков и др. Они вынесли тяжелейшую ношу военного лихолетья, обеспечивая перевалку грузов. Отсюда на речных судах и баржах грузы везли по Амуру в Комсомольск и Хабаровск.

Старожилы вспоминают, что поставленное по ленд-лизу станочное оборудование и инструменты получал завод «Дальдизель», выпускавший в годы войны пушки и полковые минометы. Весной 1944 года в город поставили американский энергопоезд мощностью, равной довоенной мощности Хабаровской электростанции (ныне ТЭЦ-2). Он долгое время стоял и работал в районе нынешнего университета путей сообщения (8). В том же году осенью населению края выдавались американские подарки. Так, в Комсомольске-на Амуре в первую очередь вещи выдавались детским домам и остро нуждающимся, многодетным семьям военнослужащих (ГАХК. Ф. Р-836. Оп. 3. Д. 11. Л. 50).

Некоторая часть поставок грузов по ленд-лизу направлялась в Магадан, на Чукотку, а также по трассе Северного морского пути.

Дальневосточное морское пароходство (ДВМП) получило на условиях ленд-лиза в 1942—1945 годах 128 различных судов. Через Тихий океан было отправлено 2,6 млн тонн продовольствия (всего 4,5 млн т),

свыше 1,6 млн тонн нефтепродуктов (всего 2,1 млн т), 1,3 млн тонн металлов (всего 3,6 млн т), 0,8 млн тонн машин и оборудования (всего 1,3 млн т), 0,6 млн тонн химических и взрывчатых веществ (всего 1,2 млн т), автомобили, паровозы, вагоны и многое другое. В то же время США получили в виде обратного ленд-лиза 300 тыс. тонн хромовой руды и 32 тыс. тонн марганцевой, лес, золото, пушнину, рыбу, икру и др.

Противодействие плаванию усугублялось природными факторами. Из-за холодной зимы 1943—1944 годов тяжелые льды в проливе Лаперуза и значительной части Охотского моря держались с января до середины мая. Определенные трудности были связаны с проводкой судов по неустойчивым фарватерам лимана Амура. Большой вклад в изучение этого трудного участка внесли военные гидрографы. Инженер контр-адмирал В. Бубнов в 1943—1945 гг. реализовал особо важное решение Государственного Комитета Обороны СССР по навигационному обеспечению безопасности плавания транспортов, перевозивших стратегические грузы амурским лиманом (44). Тем не менее, плавание в лимане караванов судов исключалось. Сложная навигационная обстановка и наличие минных полей в Татарском проливе и лимане требовали лоцманской проводки каждого судна. Поясним, что для предупреждения внезапного нападения японцев с 12 июля 1941 года началась первая постановка мин в заливе Петра Великого, около Владивостока и на подходах к другим военно-морским базам. В этой связи уже в середине 1941 года были сформированы три военно-лоцманских участка амурского лимана со штатом 28 человек. Под лоцманские боты были мобилизованы рыболовецкие моторные катера. В июле 1942 года отряд военных лоцманов пополнился 25 офицерами запаса, окончившими курсы лоцманов в Советской Гавани. Скупая информация о некоторых из них осталась в Книгах Памяти Хабаровского края: Жуков Иван Константинович — лоцман, лейтенант, служил в составе Николаевской военно-морской базы. Награжден орденом Ленина и медалями за победу над Германией, Японией и доблестный труд в годы Великой Отечественной войны. Лоцманы Шеллапугин Х.М. и Кузнецов тоже удостоены наград.

Для обеспечения плавания судов зимой, перевозящих грузы ленд-лиза, были получены три ледокола. В связи с достигнутой договоренностью об участии СССР в войне с Японией в состав Тихоокеанского флота поступило 289 торпедных катеров, сторожевых кораблей, тральщиков и десантных судов. Большинство из них приняло участие в боевых действиях в августе — сентябре 1945 года.

Куда больший вклад, чем союзные танки и пушки, внесли самолеты, полученные в годы Второй мировой войны по ленд-лизу. Удельный вес иностранных самолетов в боевом составе советской фронтовой авиации, действовавшей на всех фронтах, колебался от 1,4% (25 истребителей в конце 1941 г.) до 11,2% (в начале 1945 года — 1566 истребителей и бомбардировщиков). Всего из Америки поступило 14 126 само-

летов. 8 094 самолета американские и советские авиаторы доставили из США в СССР по перегоночной авиатрассе Аляска — Сибирь (далее — АЛСИБ), которая была проложена через северную оконечность Хабаровского края (28).

8 октября 1941 года на заседании Государственного Комитета Обороны начальник Главного управления ГВФ СССР Герой Советского Союза В.С. Молоков предложил три варианта трассы. ГКО своим постановлением № 739с утвердил третий вариант: через Берингов пролив, Чукотку, Колыму, Якутию до Красноярска протяженностью 6 334 км и обязал ГУ ГВФ, а также руководителей административных и хозяйственных органов Восточной Сибири и Дальнего Востока в кратчайшие сроки обеспечить строительство авиатрассы.

Зимой и летом при активной помощи местного населения, включая школьников в отдельных пунктах, шла реконструкция аэродромов в Красноярске, Якутске и Киренске, строились новые в Уэлькале и Маркове на Чукотке, в Сеймчане на Колыме, создавались запасные и промежуточные в Анадыре, Олёкминске, Витиме, Бодайбо, Берелёхе, Тёплом Ключе (Хандыга), Оймяконе, Омолоне, Зырянке, Усть-Мае... На территории Дальлага практически все работы выполнялись заключенными.

К июню 1942 года сооружение главных аэродромов трассы в основном закончилось. В.С. Молоков, по итогам инспекционной проверки, представил подробную докладную записку в Совет Народных Комиссаров и лично И.В. Сталину о техническом состоянии и материальной базе аэродромов трассы. 20 июля ГКО принял постановление о возможном начале перегонки американских самолетов. 1 октября 1942 года управление Особой воздушной линии было преобразовано в Управление строительства Красноярской воздушной трассы ВВС Красной Армии. Воздушная перегоночная трасса Красноярск — Уэлькаль (в других документах — АЛСИБ) была официально введена в эксплуатацию 30 января 1943 года приказом начальника ГУ ГВФ.

До конца мая 1944 года командиром 1-й перегоночной авиадивизии оставался известный в нашем регионе с довоенного времени полярный летчик Герой Советского Союза полковник И.П. Мазурук. В это время он также был и начальником всей Красноярской воздушной трассы. Самыми ответственными и опасными в навигационном отношении оказались участки 1-го перегоночного авиаполка (далее — ПАП) от Фернбенкса (США) до Уэлькаля на Чукотке (1500 км) и 2-го ПАП далее до Сеймчана (1400 км), проходящие над безлюдными районами Аляски, Чукотки и Колымы. Из-за сложных погодных условий со второй половины ноября и до середины февраля самолеты с Уэлькаля летели в Магадан, где имелся хорошо оборудованный аэродром, а потом уже на Якутск. На обеспечение полетов по авиатрассе АЛСИБа круглосуточно работали радиостанции в Комсомольске-на-Амуре и Хабаровске. Ночное время эфира по всему Дальнему Восто-

ку и Сибири для ориентировки самолетов было отдано радиостанции Комсомольска-на-Амуре. В эфир пускали русские народные песни. По ним, как по радиомаяку, летчики вели самолеты. Достоверно известно, что исполнялись только две песни — «Ах, вы сени, мои сени» и «Светит месяц». Пеленг действовал бесперебойно (9, С. 158).

Скоро воздушный мост Аляска — Сибирь помимо своего основного назначения стал официально признанной международной воздушной трассой. Ею пользовались дипломаты, чуть ли не со дня открытия, первым — нарком иностранных дел СССР М.М. Литвинов. Наши летчики доставили его через Уэлькаль и Якутск в Красноярск, а оттуда в Москву. По этой трассе летал в США член ГКО и нарком внешней торговли СССР А.И. Микоян, послы Советского Союза в США А.А. Громыко, в Мексике — К.А. Уманский, посланник в Канаде Ф.Т. Гусев, а также правительственные делегации.

В ноябре 1943 года по АЛСИБу в Вашингтон доставили Патриарха всея Руси Алексия. Он прибыл в США с важной миссией содействовать открытию второго фронта. Командир самолета капитан Колмаков почти при нулевой видимости посадил «Дуглас» в Марково на Чукотке. Патриарх размахисто перекрестился: «Это искусство, воистину искусство...» (3, С. 272).

Не раз по трассе летали американские государственные и общественные деятели. Многие из тех, кто воспользовался услугами трассы, кто перевозил делегации и высокопоставленных пассажиров, оставили о том времени свои воспоминания. Память об этих грандиозных воздушном и морском мостах США-СССР до сих пор жива и периодически о них появляются интересные сообщения.

Легенда отечественной журналистики В.М. Песков в канун 65-летия Великой Победы рассказал о своих встречах с американцами и нашими соотечественниками, что-либо знающими о перегонке самолетов по экстремальной трассе. Он приводит один из множества примеров мужества и повседневного героизма советских летчиков. Самым долгим плечом сибирской части АЛСИБА (уточним — дальневосточной — А.Ф.) был проходивший над тундрой путь из Уэлькаля в Сеймчан. Тут частенько движение тормозила пурга. Драматических случаев на этой части «холодной трассы» было не меньше, чем на Аляске. Однажды командир перегоночной дивизии «полярный волк» И. Мазурук, обнаружив на подлете к Сеймчану плотный туман, решил посадить самолеты на отмель реки Колымы. Все сели благополучно. Но надо же и взлетать после ночи, а мороз — тридцать пять. По счастью, вблизи был поселок Зырянка. Летчиков приютили в жилье, а под брезент на моторах поставили печки, привезенные из домов. Всю ночь печки топилась, не давая моторам остыть. Утром благополучно взлетели. В.М. Песков пришел к выводу: «“Холодная трасса” АЛСИБ была согрета единством людей — приблизить победу в войне над общим врагом. И память о ней в истории сохранится» (37).

По различным каналам немцы знали о дальневосточных трассах поставки грузов ленд-лиза и пытались этому противодействовать. 23 августа 1941 года японский министр иностранных дел Тойода сделал послу СССР в Токио заявление, в котором указывалось, что провоз из США во Владивосток вблизи японской территории материалов, закупленных СССР в США, создает для Японии затруднительное положение ввиду ее отношений с Германией и Италией. Хотя японское правительство, сказал Тойода, желает избежать распространения бедствий войны на Восточную Азию, придерживаясь пакта о нейтралитете, но в зависимости от того, как будут реагировать на провоз этих грузов Германия и Италия, Японии «трудно будет сохранить нынешнюю позицию на долгое время».

Как видно, намерения Японии недружелюбны. Это было предупреждение о возможной блокаде. На это заявление посол СССР в Японии 26 августа 1941 года дал следующий ответ:

«Советское Правительство не видит оснований для какого-либо беспокойства Японии в том факте, что закупаемые СССР в США товары, как то: нефть, бензин, — о которых упоминали Вы, г-н Министр, будут направляться в СССР обычным торговым путем, в том числе и через дальневосточные советские порты. Равно как Советское Правительство не видит никаких оснований для своего беспокойства в том, что Япония завозит для своих нужд любые товары из других государств.

Советское Правительство считает необходимым в связи с этим заявить, что попытки воспрепятствовать осуществлению нормальных торговых отношений между Советским Союзом и США через дальневосточные советские порты оно не могло бы рассматривать иначе как недружелюбный по отношению к СССР акт.

Вместе с тем Советское Правительство подтверждает, что закупаемые Советским Союзом в США товары предназначены прежде всего для возросших нужд на западе СССР в связи с навязанной Советскому Союзу оборонительной войной, а также для текущих хозяйственных потребностей на советском Дальнем Востоке» (33, С. 450).

В декабре 1941 года Япония, как известно, объявила войну США и Англии и продолжала всеми способами препятствовать советскому судоходству. При плавании проливом Лаперуза наши суда задерживались японцами как бы для проверки и иногда насильственно вводились в их морские базы. К тому же, расположенный между южной оконечностью Сахалина и японским островом Хоккайдо этот пролив замерзал в зимние месяцы. Существовал еще пролив — Татарский, в территориальных водах СССР, но он был непроходим зимой, а летом недоступен для глубокосидящих судов. Кроме того, практически половина его южнее 50-й параллели, по которой проходила государственная граница на Сахалине, тоже контролировалась Японией. О многих трудностях перевозок грузов ленд-лиза через Тихий океан ос-

тавил свои воспоминания Герой Советского Союза капитан дальнего плавания К.С. Бадигин (2).

Реальная угроза советскому судоходству в северо-восточной части Тихого океана возникла после захвата японцами в июне 1942 года островов Атту и Кыска в Алеутской гряде (см. схему). Вступая в войну и захватив те или иные территории, государства, архипелаги, острова и атоллы в районе Юго-Восточной Азии, к северу от Австралии, в юго-западной и центральной частях Тихого океана, японское командование осознавало, что после оккупации указанных регионов встанет вопрос об их удержании и обороне. Поэтому напрашивалось решение: как можно далее отодвинуть дугу периметра обороны и занять все пункты, которые в будущем могут создать опасность для этого периметра, если они окажутся в руках противника.

Первый налет американской авиации на Токио (рейд Дулиттла 18 апреля 1942 года с авианосцев «Хорнет» и «Энтерпрайз») ускорил решение этого вопроса. Японское командование спланировало захват атолла Мидуэй и части Алеутских островов уже в ближайшие месяцы. Однако попытка всех сил Объединенного флота захватить атолл Мидуэй 5 июня 1942 года закончилась крупнейшим поражением японского флота — в сражении при Мидуэе Объединенный флот потерял свою основную ударную силу. Весь 1-й флот — четыре авианосца — был потоплен.

Операция по захвату западных островов Алеутской гряды началась 3 июня 1942 года с налета бомбардировщиков авианосца «Рюдзё» (13 самолетов) на военно-морскую базу Датч-Харбор на острове Уналашка. Второй налет (с обоих авианосцев — «Дзунгё» и «Рюдзё») совершили еще 32 самолета, причинив базе некоторый ущерб. Несмотря на поражение японского флота у атолла Мидуэй 5—6 июня 1942 года, после недолгих колебаний японское командование подтвердило выполнение приказа по захвату островов Атту и Кыска.

6 июня японцы высадили десант на более восточный остров Кыска, который захватили, почти не встретив сопротивления малочисленных американских войск, находившихся на острове. 7 июня последовала высадка десанта на остров Атту. Захватив эти западные острова Алеутской гряды, японские войска создали непосредственную угрозу территории США, а также затруднили проведение каких-либо операций непосредственно против Курильских островов и самой Метрополии. Впоследствии (6 сентября 1942 года) большинство солдат с острова Атту было переброшено на остров Кыска. В октябре 1942 года на Атту прибыли новые небольшие части японских войск. При этом 27 марта 1943 года произошла встреча и кратковременный бой отрядов кораблей Японии и США.

Американское командование, несомненно, беспокоило столь близкое нахождение японских войск от материковой территории США. Поэтому американцы приняли решение сбросить японцев с Алеут. С

этой целью летом 1943 года была подготовлена десантная операция по возвращению островов Атту и Кыска. 12 мая 1943 года американские войска численностью 34 000 солдат (главным образом 7-я пехотная дивизия генерал-майора Корлетта) на 30 транспортах в сопровождении двух авианосцев, трех тяжелых крейсеров и 7 эсминцев произвели высадку десанта в двух противоположных бухтах на острове Атту. Японский гарнизон численностью 2700 человек под командованием полковника Ямадзаки оказал ожесточенное сопротивление. Достаточно сказать, что к окончанию боев 28 мая 1943 года в плен сдались только 26 солдат — остальные погибли в боях.

Примерно через два месяца, 29 июля 1943 года японское командование эвакуировало гарнизон, блокированный на острове Кыска, — 5639 человек, из которых 1169 были вольнонаемными строителями. Характерно, что японский отряд кораблей, состоявший из 19 судов, в том числе двух легких крейсеров и десяти эсминцев, провалился к острову незамеченным. Также незаметно эти корабли погрузили на борт гарнизон и 20 июля покинули остров Кыска. Все корабли с гарнизоном достигли островов Курильской гряды.

Американцы, не подозревая, что остров Кыска уже эвакуирован, сформировали для его захвата второй десант, еще более мощный, чем при высадке на Атту. 16 августа 1943 года американские войска численностью около 34 000 человек высадились на остров Кыска, который оказался совершенно пуст (22, С. 309—318). В таких случаях говорят, что комментарии излишни.

Очищение островов Алеутской гряды от японских войск и уничтожение части авианосной группировки у о. Мидуэй значительно подорвали возможности Японии по активному противодействию планам взаимодействия США и СССР в этой части Тихого океана. Здесь же отметим, что отпала необходимость плавания наших судов в высоких широтах на севере, в районе льдов, выносимых через Берингов пролив. Наши корабли вновь вернулись на прежние освоенные морские пути. Именно с этого времени центр тяжести по перевозке грузов ленд-лиза переносится на Дальний Восток.

Вместе с тем фашистская Германия не оставляла надежд прервать советское судоходство в этом океанском районе возможностями своего стратегического союзника. Известный историк А.А. Кошкин свидетельствует, что в декабре 1943 года Г. Гопкинс, конечно, не без ведома Ф. Рузвельта, счел необходимым через советского посла поставить Москву в известность о том, что «будто бы немцы в последнее время делали настойчивые представления Японии и сам Гитлер говорил с японским послом о прекращении американских поставок во Владивосток. Япония будто бы на это ответила вопросом, зачем Германия ввязалась в войну с Союзом и почему она не старается заключить мир с СССР и сделать его своим союзником» (24, С. 219).

А.А. Кошкин далее эту тему не развивает. Вместе с тем известно,

о нескольких случаях гибели наших судов из-за диверсий. Появилась публикация и о японских диверсантах в сибирской тайге на авиатрассе АЛСИБа. По материалам Т. Самойловой, японцы подготовили несколько групп диверсантов и забросили их в сибирскую тайгу в район трассы перелета самолетов с Чукотки в Якутск. Каждая группа состояла из двух человек — мужчины и женщины, которые изображали обычную чукотскую семью. Они имели портативную «зенитку», изготовленную на базе советской 37-миллиметровой пушки.

Не вдаваясь в подробности этой почти детективной истории, отметим главное. Таежный сибирский охотник, а в годы войны — летчик-истребитель И.П. Приходько, нашел в тайге обломки американского истребителя «Аэрокобра». В одном из обломков нижней части фюзеляжа он обнаружил застрявший 37-миллиметровый зенитный советский снаряд и пришел к выводу, что в самолет стреляли снизу — в «брюхо». Неожиданное продолжение эта история получила после того, как в одной из больниц Владивостока перед смертью старый «чукча» раскрыл тайну, что он японец и лейтенант императорской армии Ким, заброшенный с «женой» с диверсионными целями в СССР летом 1944 года в один из районов на трассе АЛСИБа. Задание они не выполнили — и самолет не сбили, и не отравились, чтобы замести следы. Со временем вышли на тихоокеанское побережье, где легализовались как чукотская семья (43, С. 386—388).

Таким образом, доставка грузов из Америки и Канады в дальневосточные порты СССР стала героической страницей борьбы стран антигитлеровской коалиции против общего врага — немецкого фашизма и японского милитаризма. Через Тихий океан отправлены самые первые грузы американской военной помощи уже в июне 1941 года и самый последний ленд-лиз в сентябре 1945 года — оборудование для постройки американских радиометеостанций в Хабаровске и Петропавловске-Камчатском. Попутно отметим, что станции были ликвидированы в декабре 1945 года. Всего, по данным отчетов президентов США перед Конгрессом, на судах под советским флагом отправлено 50,1% груза ленд-лиза. Следовательно, на них через Тихий океан шло грузов в 124 раза больше, чем через Атлантический, где работали на перевозках в основном иностранные суда, преимущественно американские.