

# ПО ТРЕБОВАНИЯМ ВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

## ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ТРАНСПОРТ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ



**Людмила Михайловна МЕДВЕДЕВА,**  
кандидат исторических наук

Противостояние в широкомасштабной войне мощному военно-промышленному комплексу Германии, использовавшей не только собственные средства, но и потенциал завоеванных стран Европы и поддержку сателлитов, потребовало от Советского Союза мобилизации всех имеющихся ресурсов. Война приобрела затяжной характер, разрушению подверглись важные промышленные центры страны, и в сложившейся ситуации возросла роль восточных районов в жизнеобеспечении армии и тыла. На Дальнем Востоке увеличилась нагрузка на промышленное и сельскохозяйственное производство, особенно стратегического и экспортного назначения. Усложнились задачи, возложенные на транспорт. Необходимо было наладить не только бесперебойную связь внутри региона, с западными районами страны, но и организовать доставку грузов по тихоокеанским маршрутам из стран, оказывавших экономическое содействие Советскому Союзу в войне. В августе 1941 г. было подписано соглашение о торговле с Великобританией, 30 октября 1941 г. США предоставили нашей стране беспроцентный заем на 1 млрд. дол., а затем распространили на СССР закон о ленд-лизе<sup>1</sup>.

От транспортников потребовалась перестройка работы согласно новым условиям. Проблемы, которые усугубились с началом войны, приходилось решать в обстановке дефицита кадров, самых необходимых материальных средств и времени.

Помимо обычных народнохозяйственных перевозок транспорт выполнял специальные задания, обусловленные военными потребностями. Уже в первые дни войны значительный объем работы лег на железнодорожный транспорт. На запад следовало большое количество составов с армейскими подразделениями, боевой техникой, боеприпасами. Воинские грузы отправлялись в первую очередь.

Резко возросла потребность в подвижном составе, и в железнодорожных депо стали досрочно ремонтировать транспортный парк. По инициативе Н.А. Лунина, выступившего еще в 1940 г. с предложением ремонтировать локомотивы силами поездных бригад, восстанавливались паровозы. Железнодорожники демонстрировали трудовой подъем и выполняли нормы на 200—300 %. Извлекались из нерабочего парка вагоны, использовавшиеся для жилья и хозяйственных нужд предприятий. Только на Приморской железной дороге в первые пять месяцев войны таких вагонов было возвращено 750 единиц, из них около 400 отремонтировано и пущено в эксплуатацию<sup>2</sup>. Чтобы разгрузить ре-

монтные заводы, вагоноремонтные пункты осваивали капитальный ремонт вагонов, в том числе четырехосных и цистерн. Депо стали производить средний ремонт паровозов, который раньше осуществляли на заводах.

В паровозных и вагонных депо увеличилось изготовление новых запасных частей и инструментов. Многие детали делали из отходов производства<sup>3</sup>. На станции Манзовка был построен свой медно-чугуно-литейный цех. В депо Ружино установили пресс, предложенный мастером Дьяченко, по испытанию и обжимке хомутов паровозных и тендерных рессор; организовали восстановление напильников электрохимическим способом и другие работы. Вместо ценных и дефицитных материалов использовали более распространенные и менее дорогостоящие, например, бронзовые пробки и медные втулки клапанов насоса заменялись железными, бронзовые клапаны водяных насосов — стальными. Хорошие результаты дала замена шнурового асбеста конопляным волокном и листового асбеста —фанерой<sup>4</sup>.

Взамен ушедших на фронт железнодорожников работали члены их семей. Бывшие домохозяйки осваивали новые профессии: Евгения Карабут, закончив обучение, пошла работать газосварщиком в паровозное депо Хабаровск-II; Анна Семенова — кондуктором на станцию Вяземскую. Пройдя испытание на профессиональную пригодность, Анна Сажина работала помощником машиниста депо Облучье<sup>5</sup>.

В 1941 г. проблему на дальневосточных железных дорогах составляли неполное использование подвижного состава и нерациональные перевозки. Амурская железная дорога не справлялась с планом транспортировки угля и погрузки леса, Дальневосточная дорога не выполняла задание по перевозке нефтепродуктов, хлебных грузов, лесоматериалов<sup>6</sup>. 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.; с 3,8 суток до 2,7 снизился за это время оборот товарных вагонов. Возросла техническая и участковая скорость поездов, а также доля отправлявшихся по графику товарных составов<sup>7</sup>.

Приморская железная дорога в годы войны перевыполняла государственные планы погрузки и выгрузки вагонов (за исключением 1942 г.). В ее развитие были вложены значительные средства, в результате эксплуатационная длина увеличилась на 463 км. Однако в сравнении с довоенным объемом работы дороги уменьшился, пропускная способность не использовалась на полную мощность. Так, в 1940 г. грузоперевозки Приморской дороги составили 14 млн. т, в 1943 г. только 7 млн. Это стало следствием резкого сокращения поступления на дорогу количества груженых вагонов<sup>8</sup>. В 1943 г. под импортные грузы стали подаваться порожние вагоны, однако они в основном были неисправны, и немало времени уходило на их восстановление. Основными грузами были уголь, лес, рыба, строительные материалы. Происходило сокращение объема их перевозок. В то же время росло количество импортных грузов, особенно оно увеличилось в первом полугодии 1943 г., когда Приморская железная дорога освоила транспортировку на запад наливных импортных грузов<sup>9</sup>.

Амурская железная дорога в годы войны в качестве основного задания перевозила райчихинский уголь для промышленных предприятий, электростанций и железных дорог. В первом квартале 1945 г. не было ни одного случая срыва погрузки угля. За этот период по Амурской дороге было погружено и перевезено 25427 вагонов при плане 23741 вагон, т. е. 107 %<sup>10</sup>.

За годы войны ресурсы железных дорог были в значительной степени исчерпаны. По состоянию паровозного и вагонного парка, наличию запасных частей, обеспеченности кадрами ведущих профессий Дальневосточная железная дорога в первом квартале 1945 г. оказалась неподготовленной к выполнению полного графика мобилизационных перевозок. В Красную Армию были

призваны более 6 тыс. чел., откомандированы на другие участки работы более 3 тыс. чел. Из материальных активов дороги были сформированы и отправлены на запад мостопоезд № 17, военно-эксплуатационное отделение № 34, паровозные колонны № 46 и № 39, вагонные колонны № 73 и № 74, на дороги центральной части страны передавались личный состав, оборудование, запасные части и т. д. На станциях Биробиджан-1 и -2, Ин, Хабаровск-II, Вяземской, Бикин и др. было разобрано и передано на запад 27,3 км рельсов и 30 комплектов стрелочных переводов. В результате перемещений материально-техническое и кадровое обеспечение Дальневосточной дороги существенно снизилось<sup>11</sup>.

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 передавалась в ведение оперативной группы Управления тыла Красной Армии при Главнокомандующем советскими войсками на Дальнем Востоке<sup>12</sup>. За период с мая по сентябрь 1945 г. по Забайкальской, Приморской, Амурской и Дальневосточной железным дорогам в распоряжение фронтов было отправлено более 116 тыс. вагонов оперативных грузов<sup>13</sup>.

ОДНИМ из ведущих направлений перестройки работы морского транспорта на Дальнем Востоке в связи с войной явилось переключение основной части судов с каботажного плавания на заграничные перевозки. Грузы оборонного значения из-за границы обрабатывались в первую очередь по принципу «борт — судно — вагон». Ряд экипажей в 1941 г. отлично выполнял правительственные задания: команда парохода «Минск» во главе с капитаном Передерием, первым помощником капитана по политической работе (помполитом) Лебедевым, парохода «Ашхабад» (капитан Яскевич, помполит Фурман) и др. Стахановскими были названы экипажи пароходов «Кура» и «Белоруссия»<sup>14</sup>.

Поставки военной техники, материалов и продовольствия в СССР по ленд-лизу осуществлялись тремя путями: через северные порты Архангельск и Мурманск, через Владивосток, Персидский залив и Иран. Первый из них был наиболее коротким и потому предпочтительным. В 1941 и начале 1942 г. главный поток грузов следовал через северные порты, но с весны 1942 г. обстановка резко изменилась<sup>15</sup>. Северные союзные конвои стали подвергаться систематическим нападениям противника и нести в Баренцевом море потери. Ввиду сложившихся обстоятельств движение импортных грузов было переориентировано на дальневосточное направление. Если в третьем квартале 1941 г. в импортных перевозках было занято 46 судов Дальневосточного пароходства, то в начале 1942 г. — 64, в конце года — 81 судно. В малом каботаже на конец указанного периода было занято 27 судов<sup>16</sup>. Расширилось движение дальневосточного флота в порты Америки, Канады, Новой Зеландии, Австралии, Персидского залива.

В этот же период 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<sup>17</sup>. Из-за рубежа везли муку, зерно, крупы, хлопчатобумажные ткани и т. д.

Состав флота Дальневосточного пароходства не соответствовал задачам быстрого наращивания объема перевозок в дальнем плавании. На 1 января

1942 г. в дальневосточном управлении числилось 75 транспортных судов, главным образом сухогрузных пароходов. Из общего состава флота лишь 18 судов было построено в 30-е годы. К ним относилась группа сухогрузных теплоходов: «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 судов<sup>18</sup>. Особенно медленно обновлялся пассажирский флот — из 10 пассажирских пароходов 8 имели возраст около 30 и более лет, к примеру, «Желябов» был построен в 1911 г., «Кречет» — в 1899 и «Ильич» — в 1895 г.

Правительство приняло решение о переводе океанских судов с Северного бассейна на Дальний Восток. Через Северную Атлантику в конце 1942 — начале 1943 г. совершили переход во Владивосток десятки транспортных судов. Однако грузопоток, поступавший на морской транспорт, быстро увеличивался. Требовалось дальнейшее пополнение флота, и в 1944 г. было закуплено и получено по ленд-лизу из США около 40 судов<sup>19</sup>. Если в 1939 г. в дальневосточном пароходстве насчитывалось 66 пароходов грузоподъемностью 21,4 тыс. т, то в 1944 г. — 156 пароходов грузоподъемностью 920 тыс. т. Существенно вырос нефтеналивной флот: за тот же период с 2 танкеров до 16<sup>20</sup>.

Большая работа была проведена по комплектованию кадров судовых команд. В Дальневосточное пароходство активно вливались молодежь и женщины. Общее количество работавших в Дальневосточном пароходстве на 1 января 1943 г. составляло 10440 чел., из них 2154 женщины. В плавсоставе насчитывалось 168 молодых рабочих в возрасте до 18 лет, во Владивостокском порту — 31 чел., на заводе № 1 — 176 чел. и на заводе № 2 — 118 чел.<sup>21</sup> Среди капитанов, водивших суда, было много опытных мореходов: Н.Б. Артюх, М.С. Бабиевский, А.П. Бочек, И.Г. Гаврилов, К.Г. Кондратьев, В.Ф. Скорупский, Г.С. Царев, А.И. Щетинина, А.П. Яскевич и др. В годы войны ощутимый вклад в организацию перевозок внесли руководители Дальневосточного морского пароходства А.А. Афанасьев, В.Ф. Федотов, Г.А. Мезенцев<sup>22</sup>.

Заметные изменения в годы войны произошли в портовом хозяйстве Дальнего Востока. В 1941 г. во Владивостоке производилась реконструкция портовых сооружений и установка новых механизмов для переработки грузов. В дальнейшем оснащенность порта повышалась более высокими темпами. В 1941 г. он имел в своем распоряжении только два порталных и два плавучих крана, а в 1943 г. было смонтировано и пущено в эксплуатацию 15 порталных, 5 железнодорожных, 9 гусеничных кранов и 40 штабелеров. За 1943 г. было отремонтировано и восстановлено 7 причалов, что позволило обрабатывать в порту одновременно 16 судов (вместо 12 в 1939 г.).

В 1943 г. грузооборот Владивостокского порта составил 2140 тыс. т. Если раньше они прибывали в порт в мешках, теперь стало поступать большое количество тяжеловесов, в частности импортные машины и оборудование<sup>23</sup>.

В начале 1942 г. в Петропавловский и Нагаевский порты пошли импортные грузы, и они уже не справлялись с нагрузкой, поэтому в октябре 1943 г. в Авачинской бухте началось строительство морского порта, завершившееся за год и пять месяцев. Чтобы увеличить пропускную способность Нагаевского порта, была дополнительно установлена механизация: к концу 1942 г. сюда поступило 8 кранов общей грузоподъемностью 64 т. К 1944 г. Нагаево получил первые автопогрузчики и движущиеся краны. Работая по 14—16 часов в сутки, докеры разгружали суда досрочно<sup>24</sup>.

От транспортировки народнохозяйственных грузов дальневосточный транспорт все активнее переходил к импортным перевозкам, которые в 1943 и 1944 гг. стали занимать главное место в работе торгового флота на Дальнем Востоке. В 1943 г. суда Дальневосточного пароходства перевезли 2868 тыс. т грузов, из них около 2300 тыс. т импортных. В целом годовое задание было перевыполнено<sup>25</sup>.

Улучшились эксплуатационные показатели использования грузоподъемности. Один танкер перевозил 10 тыс. т растительного масла, но судов, специально предназначенных для транспортировки жидкостей, было мало, поэтому сухогрузы помимо их прямого назначения стали приспособлять для перевозки растительного масла. Почти все суда типа «Либерти» доставляли до полутора тысяч тонн растительного масла за рейс. Максимально использовались для перевозки грузов палубы. Ускорились разгрузка судов. До июня 1943 г. порт Владивосток обрабатывал 5 тыс. т в сутки, затем стал давать 7 тыс. т, чему способствовало поступление рабочей силы из северных портов в количестве 5 тыс. чел. и внедрение механизации американского производства — 70 кранов<sup>26</sup>.

В 1942 г. перед портом Владивосток ставилась задача обрабатывать 100 вагонов в сутки, а в июне 1943 г. обрабатывалось уже 500. Однако пропускная способность флота оказалась выше пропускной способности Владивостокского порта. Летом 1943 г. основная часть флота была направлена в Находку и Нагаево, чтобы ослабить нагрузку на Владивосток и Приморскую железную дорогу. Также впервые флот работал на Николаевск-на-Амуре, где грузы с морских судов переправлялись на баржи, а затем следовали на железнодорожные станции<sup>27</sup>.

В 1943 г. тяжелую технику, оборудование и другие важные грузы из-за рубежа запрещалось везти в СССР на американских судах и судах, купленных в Америке, через пролив Лаперуза. Из-за этого суда разгружали в отдаленных портах: Нагаево, Петропавловск, Николаевск и др. В 1944 г. в основном все тяжеловесные грузы стали направляться через пролив Лаперуза во Владивосток. Порт на ходу перестраивался для обеспечения выгрузки тяжеловесов. Несмотря на то, что в это время Владивосток был лучшим по механизации портом в СССР, погрузочно-разгрузочные работы проходили лихорадочно. В последние месяцы 1944 г. образовались пробки в подаче тоннажа в Америку. Наблюдались большие простои во Владивостоке и повреждения судов, не приспособленных для плавания в ледовых условиях<sup>28</sup>.

ВЦСПС и Наркомат Морского флота СССР, рассмотрев итоги всесоюзного социалистического соревнования моряков в декабре 1944 г., присудили Дальневосточному госморпароходству переходящее Красное знамя ГКО. Пароходу «Трансбалт» вручили переходящий вымпел ГКО, связистам пароходства — переходящее Красное знамя Наркомфлота; четыре парохода получили первые премии и вымпелы Наркомата, семь судов наградили второй и столько же — третьей премиями<sup>29</sup>.

Основную долю импорта составляли военная техника, паровозы, промышленное оборудование, продовольствие, жидкое топливо. Танкерный флот пароходства освоил перевозку высокооктанового авиационного бензина. Для транспортировки мощных паровозов оборудовали четыре однотипных лесовоза — «Максим Горький», «Севзаплес», «Комилес», «Клара Цеткин», которыми командовали опытные капитаны А.Ф. Полковский, И.С. Карасев, А.Д. Бородин, К.С. Бадин. Всего по ленд-лизу в СССР за 1941—1945 гг. прибыло 17,5 млн. т грузов, из них 47 % прошло через порты Дальнего Востока<sup>30</sup>.

Военные действия противника создавали тяжелые условия для судовождения. Обычными путями плавания пользоваться стало невозможно. Моряки, осваивая новые районы, учились тактике маневрирования, изучали установленное на судах вооружение, водили суда ночью без ходовых огней. Моряки транспортных судов вступали в неравную борьбу с врагом. Так, пароход «Уэлен» в 1942 г. под командованием Н.Н. Малахова потопил вражескую подводную лодку. Моряки теплохода «Старый большевик» в течение 3 суток отразили 47 налетов фашистских самолетов и привели свое судно в порт назначения. За проявленный героизм и мужество судно было награждено орденом Ленина, а капитану И.И. Афанасьеву, первому помощнику капитана К.М. Петровскому и

матросу Б.И. Аказенку присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Боевые ордена и медали получили 17 членов экипажа<sup>31</sup>.

В 1944 г. погибли суда «Белоруссия», «П. Виноградов», «Обь». Подверглись бомбардировке с воздуха пароход «Уссури», танкер «Эмба». Танкер «Совнефть» ушел от выпущенной по нему торпеды, немедленно открыл артиллерийский огонь и благодаря умелым действиям команды следующие торпеды, направленные на судно, прошли мимо. Теплоход «Комилес», заметив ночью всплывшую подводную лодку, открыл артиллерийский огонь и тем самым предупредил торпедирование<sup>32</sup>.

Суда Николаевского-на-Амуре морского пароходства в 1945 г. были мобилизованы на подготовку советских войск к освобождению южной части Сахалина. В июне—июле этого 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», «Желябов» и др. переправили через обмелевший за зиму северный фарватер Амурского лимана в названные пункты свыше 80 тыс. т грузов и 4 тыс. военнослужащих<sup>33</sup>.

Моряки-дальневосточники летом 1945 г. участвовали в боевых действиях против Японии. Около 40 транспортных судов ДВМП занимались перевозкой войск и военных грузов, высаживали десанты в Северной Корее, на Южном Сахалине и Курильских островах. При этом пароходы «Сучан», «Ногин», «Дальстрой» получили повреждения, подорвавшись на минах<sup>34</sup>.

РЕЧНОЙ флот Дальнего Востока в отличие от морского не получал массивной поддержки в годы войны, но на него также возлагалось решение важных задач. Флот Нижнеамурского пароходства, перевыполнив план в 1941 г., перевез 2059,4 тыс. т грузов и 143,2 тыс. пассажиров<sup>35</sup>. Верхнеамурское пароходство, у которого произошло огромное количество простоев и высокая аварийность, с заданием не справилось, всего им было перевезло 512,8 тыс. т грузов<sup>36</sup>.

В навигацию 1942 г. резко снизился грузооборот Верхнеамурского речного пароходства. Если по плану предусматривалось перевезти 80 тыс. т хлебных грузов, то фактически предъявлено было 45,7 тыс. т, или 57,1 %. Леса в плотах было принято к перевозке 208 тыс. т вместо 310 тыс. т по плану (67 %). В силу этого не использовался в полной мере флот и механизация. Нависла угроза постановки большей части работоспособного флота в резерв. При помощи краевых и областных партийных и советских органов изыскивались средства для привлечения грузов. Основными грузами Верхнеамурского пароходства в навигацию 1942 г. были лес и соль, накопившиеся на Благовещенской пристани и в различных районах Благовещенска. В 1942 г. Верхнеамурским речным пароходством обслуживалось 5408 км речных путей. Из-за отсутствия грузов на Благовещенской и Суражеской пристанях пароходство в июле и августе вынуждено было поставить в резерв 12 единиц самоходного флота<sup>37</sup>.

Вследствие того, что в 1943 г. стали активно поступать импортные грузы, Верхнеамурское речное пароходство перевыполнило план работы. Спецперевозки в Верхнеамурском речном пароходстве в 1943 г. выполнялись в первую очередь в ущерб народнохозяйственным. За навигацию 1943 г. пароходством было перевезено 54,39 тыс. т спецгрузов<sup>38</sup>.

Нижнеамурское пароходство перевозило такие важные грузы, как сахалинская нефть, лес в плотах, соль, рыба, цемент, камень, металл, занималось транспортировкой импорта. В 1944 г. флотом этого пароходства было перевезено 953,8 т грузов (в том числе 72 т импорта)<sup>39</sup>, в 1945 г. — 1157,5 т<sup>40</sup>.

Основными пристанями Нижнеамурского пароходства были Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре. Через участок Покровка Хабаровского порта осуществлялась перевалка грузов на железную дорогу. Здесь перерабатывалось 40 % всех грузов порта и располагалась угольная база пароходства. Капитальный ремонт покровских причалов в годы войны не производился, склады построй-

ки 1932—1933 г. также требовали восстановления. Комсомольская пристань имела два причала — сухогрузный и угольный. Их начинали строить в 1940 г., но в связи с войной работы прекратились и техническое обустройство объектов не завершилось, что крайне затрудняло эксплуатацию гавани.

Малые пристани Нижнеамурского пароходства к концу войны также приобрели большое значение в пассажирских перевозках. Пристань Троицк, например, в 1945 г. имела пассажирооборот 6206 чел., а пристань Тахта — 7238 чел. Однако отсутствие вокзалов затрудняло обслуживание населения<sup>41</sup>.

Речники Верхнеамурского (начальник А.А. Блинов) и Нижнеамурского (А.И. Быков) речных пароходств оказали большую помощь Краснознаменной Амурской флотилии в боевых действиях на Амуре, Уссури и в продвижении их по Сунгари в 1945 г. Экипажи мобилизованных судов «Астрахань», «Коминтерн», «Донбасс», «Коккинаки», «Сормово» и др. доставили войска и технику на заданные плацдармы. На Сунгарийском направлении для обеспечения действий 15-й армии и Амурской флотилии за два месяца, предшествовавшие операции, речники перебросили 151 тыс. чел., 6 тыс. единиц оружия и боевой техники, 250 тыс. т различных грузов<sup>42</sup>. За проявленное мужество капитаны пароходов Г.И. Челябин, Н.Б. Шинкарев, Н.Г. Савиных, А.Д. Шестаков и многие другие были удостоены боевых наград.

Дальневосточный транспорт в годы войны претерпел значительные изменения. Его работа перестраивалась согласно требованиям военного времени. Материальная база железнодорожного и морского транспорта, выполнявшая основную нагрузку по транспортировке грузов государственной важности, поддерживалась государственными дотациями и переброской технических средств и кадров с запада. Особенно возросла оснащенность морского флота, роль которого в осуществлении внешних связей страны неизмеримо возросла по сравнению с предвоенным периодом. Дальний Восток стал коридором для движения грузов, предназначенных для укрепления обороны страны и жизнеспособности населения.

<sup>1</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России: История зарождения и развития морского флота. М., 1995. С. 326.

<sup>2</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 16. Л. 98.

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> ГАХК. Ф. 730. Оп. 6. Д. 583. Л. 21.

<sup>6</sup> Там же. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 806 Л. 20.

<sup>7</sup> Там же. Д. 1702 Л. 6.

<sup>8</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. Д. 90. Л. 10.

<sup>9</sup> Там же. Оп. 4. Д. 9. Л. 7 об.

<sup>10</sup> ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1858. Л. 267.

<sup>11</sup> Там же. Л. 94, 95.

<sup>12</sup> Буркова В.Ф. Одной с Отчизной болью // Дальневосточная магистраль. Хабаровск: Частная коллекция, 1997. С. 99.

<sup>13</sup> Там же. С. 100.

<sup>14</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 16. Л. 64.

<sup>15</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 326.

<sup>16</sup> Добрюк К.И. Морской транспорт на Дальнем Востоке СССР в период Великой Отечественной войны (1941 — 1945 гг.): Автореф. дис. ... канд ист. наук. Владивосток, 1985. С. 12.

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Подсчитано по: ГАПК. Ф. 46. Оп. 77. Д. 56. Л. 8, 9.

<sup>19</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 335.

<sup>20</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 90. Л. 7.

<sup>21</sup> Там же. Ф. 46. Оп. 81. Д. 12. Л. 2.

<sup>22</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 335, 336.

<sup>23</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 90. Л. 8.

<sup>24</sup> Исаков А.Н. Снабжение и торговля... С. 118.

<sup>25</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 4. Д. 90. Л. 7.

<sup>26</sup> Там же. Оп. 6. Д. 35. Л. 23.

<sup>27</sup> ГАПК. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 35. Л. 23, 23 об.

<sup>28</sup> Там же. Д. 43. Л. 111, 112.

<sup>29</sup> Там же. Оп. 1. Д. 1096. Л. 18 об.

<sup>30</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 336, 339.

<sup>31</sup> ГАПК. Ф. 46. Оп. 81. Д. 306. Л. 4.

<sup>32</sup> Там же. Ф. П-68. Оп. 6. Д. 43. Л. 113, 114.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> Пузырев В.П., Скугарев В.Д., Басов А.В. и др. Под флагом России... С. 325.

<sup>35</sup> ГАХК. Ф. 736. Оп. 2. Д. 61. Л. 1.

<sup>36</sup> ГАО. Ф. 116. Оп. 1. Д. 103. Л. 15.

<sup>37</sup> Там же. Д. 93. Л. 1, 2об., 4.

<sup>38</sup> Там же. Д. 103. Л. 16 об., 18.

<sup>39</sup> ГАХК. Ф. 736. Оп. 2. Д. 111. Л. 2.

<sup>40</sup> Там же. Д. 125. Л. 1.

<sup>41</sup> Там же. П-35. Оп. 3. Д. 247. Л. 2—3, 4.

<sup>42</sup> Бевз С.С., Бокань И.К., Гоголев Н.А. и др. Дальневосточники в Великой Отечественной войне: Очерки. Хабаровск, 1973. С. 198.

**SUMMARY.** The article by Candidate of Historical Sciences Liudmila Medvedeva is called «Far Eastern Transport in the Years of World War II». The author elucidates the complex situation in the Far East, where the role of transport was inestimable as it was in the whole country then. It was necessary to adjust not only regular connection within the region itself and with western regions, and also to organize delivery to the USSR cargoes by the pacific routes from the countries rendering economic assistance to the Soviet Union.