



МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНОБОРОНЫ РОССИИ)
**ТИХООКЕАНСКИЙ
ВОЕННО-МОРСКОЙ ИНСТИТУТ
имени С.О. МАКАРОВА
(ФИЛИАЛ)**

ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
ВОЕННОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ВОЕННЫЙ УЧЕБНО-НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА
«ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ
имени Адмирала Флота Советского Союза
Н.Г. Кузнецова»
в г. Владивостоке

г. Владивосток, 690062
Камский переулок, 6

«__» февраля 2015 г. № _____

На № _____

Начальнику НИИ (ВИ)

(Олимпиада по военной истории)

**119330 г. Москва, Университетский про-
спект д. 14 ИВИ (ivimo2010@mail.ru)**

В соответствии с Регламентом Международной олимпиады курсантов образовательных организаций высшего образования по военной истории 2015 г. направляю вам домашнее задание сборной команды училища.

Заместитель начальника ТОВВМУ им. С.О. Макарова

по учебной и научной работе

капитан 1 ранга

А. Шмаков

**Международная олимпиада курсантов образовательных
организаций высшего образования по военной истории**

Конкурс «Домашнее задание»

Фамилия, имя, отчество авторов: Деев Артём Русланович, Исаев Ан-
дрей Валерьевич, Жандаров Александр Владимирович, Филиппов Да-
ниил Владимирович

ВУЗ, факультет, курс, специальность авторов: ТОВВМУ им. С.О. Ма-
карова второй и третий курс специальностей:

«Эксплуатация авиационного радиоэлектронного оборудования про-
тиволодочных комплексов и крылатых ракет морской авиации»; «Экс-
плуатация и ремонт противолодочного минного и торпедного вооруже-
ния»; «Применение и эксплуатация радиотехнических средств кораб-
лей»; «Применение и эксплуатация морских средств навигации»

Тема статьи: Приморский край – Великой Победе

Оценка проверяющего _____

Краткая характеристика работы _____

ПРИМОРСКИЙ КРАЙ – ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЕ

Приморский край и его столица – город Владивосток – внесли большой вклад в победу советского народа в Великой Отечественной войне и победу над империалистической Японией. Владивосток входит в число городов воинской славы. Так оценён вклад моряков Тихоокеанского флота в войне с Японией в августе 1945 г. Именно отсюда отправлялись морские десанты, освободившие порты Северной Кореи: Юки, Расин, Сейсин. Из Владивостока отправлялись подводные лодки, задачей которых было прикрытие советского побережья от возможных ударов ВМС Японии – одного из крупнейших флотов мира – и для действий на коммуникациях возле острова Сахалин. Подводникам приходилось решать и несвойственные этим кораблям задачи, такие, как перевозка войсковых подразделений и доставка грузов десантникам на Сахалин. Малоизвестно, что последние воздушные десанты во 2-й мировой войне высадили моряки-тихоокеанцы. На гидросамолётах десантники были доставлены в порты Гензан, Порт-Артур для приёма капитуляции гарнизонов этих баз. Для захвата аэродрома на острове Итуруп был высажен десант моряков из Владимир-Ольгинской военно-морской базы, доставленный самолётами «Каталина», совершившими посадку на воду. В Порт-Артуре, приняв капитуляцию японских моряков, тихоокеанцы отомстили за поражение в русско-японской войне

1904–1905 гг. Они также оказали помощь китайскому народу в освобождении своей страны от японских оккупантов.



**Наши моряки вместе с китайскими солдатами
в освобождённом Порт-Артуре**



Флаг Военно-Морского флота СССР над Порт-Артуром

В этих боях, а также в десантах Краснознамённой Амурской флотилии участвовали курсанты ТОВВМУ. Они обслуживали башни мониторов флотилии – самых мощных речных кораблей мира, своим огнём поддерживавших высадку десантов и обеспечивавших высокие темпы продвижения советских войск к Харбину. За отличие 31 курсант был награждён боевыми наградами – орденами и медалями. Не всем из них удалось вернуться живыми. Так, на подводной лодке Л-19, исчезнувшей у берегов Сахалина, погибли 5 курсантов училища, в десанте в Сейсин погибли два курсанта, обучавшиеся на 13-месячных курсах командиров катеров и находившиеся на флотской стажировке.



**Высадка десанта с монитора «Свердлов». В числе его комендоров были
и курсанты ТОВВМУ**

Даже курсанты, поступившие в ТОВВМУ в 1945 г. после обучения в подготовительном училище, стали участниками войны, обеспечивая оборону приморского побережья, и получили медали «За победу над Японией». Но следует отметить, что главной задачей ТОВВМУ была подготовка высококвалифицированных офицеров для комплектования кораблей. Поскольку после 1942 г. ТОВВМУ осталось единственным из военно-морских училищ вне зоны боевых действий, поэтому только здесь можно было организовать качественные занятия и, по отзывам с флотов, выпускники-тихоокеанцы отличались лучшей подготовкой, чем пополнение из западных вмузов. В 1943 г. на базе ТОВВМУ также проходили обучение курсанты училища береговой обороны, эвакуированного из Севастополя. В годы войны на флот из ТОВВМУ было выпущено 833 офицера, трое выпускников училища в годы войны получили высшую степень отличия – звание Героя Советского Союза.¹

Говоря о действиях флота в войне с Японией, надо отметить, что по мере развития успеха наблюдалась некоторая самоуспокоенность, что привело к просчётам в организации обороны. Так, 18 августа 1945 г., на рейде Первой речки (возле шлюпочной базы ТОВВМУ) танкер «Таганрог» был атакован японским самолётом-смертником, который был сбит зенитками судна.

¹ Шугалей И.Ф. Тихоокеанский военно-морской институт: Исторический очерк. – Владивосток: ТОВМИ, 2007. – С. 104 – 107.

В Великую Отечественную морякам-тихоокеанцам все четыре года приходилось быть в постоянной боевой готовности к отражению возможного нападения союзника нацистской Германии – империалистической Японии. Тихоокеанцы обслуживали минные поля, выставленные летом 1941 г., несли наблюдение за подходами к советским берегам, обеспечивали проводку в порты прибывших судов. Проводку через минные поля у советских берегов осуществляла специальная военно-лоцманская служба, малоизвестная военная специальность, входившая в Гидрографическую службу флота. О сложности стоящей перед ними задачи говорит такой факт: военными лоцманами только в 1941–1942 гг. было проведено в советские порты 7084 судна общим водоизмещением 67 299 000 т.¹ Особенно напряжённым для военных лоцманов был 1944 г., когда им приходилось проводить одновременно по два–три, а иногда и больше судов различного класса при сложных гидрометеорологических условиях, что требовало предельного напряжения сил. При этом, несмотря на кажущийся мирный режим, моряки несли потери. После постановки мин из-за провалов в системе оповещения на них подорвались и погибли две подводные лодки: М-49 и М-63. Были и другие случаи гибели кораблей. По неизвестной причине

¹ Колесник Р.В. Гидрографическая служба Тихоокеанского флота в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)//Войны и военные конфликты XX в. в судьбах дальневосточников. Вып. 2. Дальневосточное общество в годы Второй мировой войны (1939 – 1945). – Хабаровск: Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 66.

(предположительно это была японская диверсия) в 1942 г. в Николаевске-на-Амуре взорвалась подводная лодка Щ-138. В 1943 г. от столкновения затонула Щ-130. В 1943 г. без вести пропало гидрографическое судно «Чукча», шедшее из Приморья на Камчатку (есть предположение, что его потопила американская ПЛ).

Моряки-тихоокеанцы были резервом действующих флотов. На воюющие флоты отправлялись моряки-подводники и лётчики, эскадренные миноносцы и подводные лодки. Памятником этим участникам войны является мемориал на Корабельной набережной Владивостока – гвардейская, краснознамённая ПЛ С-56. Но не только для боёв на море шли на запад моряки Тихоокеанского флота. В самые тяжёлые моменты боёв за Москву и Сталинград из тихоокеанцев формировались морские стрелковые бригады, остановившие врага. 140 тысяч своих бойцов отправил ТОФ на фронт. Среди них были и воспитанники ТОВВМУ (второй выпуск вместе с некоторыми курсантами 1-го и 2-го курсов был выделен на комплектование командного состава морских стрелковых бригад, отправленных под Москву). В боях под Сталинградом стало известно всей стране имя моряка-тихоокеанца, приморца, снайпера В.Г. Зайцева. Его слова: «За Волгой для нас земли нет», – стали крылатыми. К сожалению, посвящённый ему голливудский фильм «Враг у ворот» показывает, насколько там не знают и не хотят знать нашу ис-

торию. Старшина – выпускник военно-хозяйственной школы, 7 лет прослуживший на флоте, – представлен молодым матросом с биографией, не имеющей ничего общего с действительностью. Среди героев Сталинградской битвы был и воспитанник ТОВВМУ. Бессмертную славу приобрело имя матроса роты обеспечения училища Михаила Паникахи. У него, после того как пулей разбило бутылку с зажигательной смесью, загорелась одежда и он превратился в пылающий костёр. Подбежав к вражескому танку, он бросился на него, разбил об его броню другую бутылку и сгорел вместе с противником. За этот подвиг М. Паникаха посмертно удостоен звания Героя Советского Союза и навечно зачислен в списки кадровой роты училища (ныне, к сожалению, расформированной).



Подвиг М.А. Паникахи

Многие приморцы, призванные и служившие в Красной Армии, прославились в годы войны. Шестеро приморцев получили звание Ге-

роя Советского Союза. Первым комендантом занятого советскими войсками Берлина был приморец генерал-полковник Н.Э. Берзарин. Как и по всей стране, из Приморья ушли десятки эшелонов, увозя мужчин в действующую армию. По данным «Книги памяти Приморского края», свыше 30 тысяч из них не вернулись обратно, заплатив жизнью за свободу и независимость своей страны.

Всё Приморье было базой для обеспечения действий сил Тихоокеанского флота и войск 1-го Дальневосточного фронта. На обеспечение нужд армии и флота работали специальные предприятия края, флагманом которых был судоремонтный и судостроительный завод № 202 «Дальзавод». Для укрепления границы с Маньчжурией военными строителями и гражданскими организациями строились артиллерийские и миномётные площадки, огневые точки для противотанковых ружей и пулемётов, командные и наблюдательные пункты, противотанковые препятствия и другие сооружения. Так, для 25-й армии только ходов сообщения было прорыто 65 км. Каждый трудоспособный житель района дислокации армии должен был отработать на стройках в среднем по 8 дней.¹ Участие в оборонительном строительстве распространялось на жителей всего края, как крупных городов (Владивостока, Уссурий-

¹ Ткачёва Г.А. Восточный оборонный рубеж в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)// Войны и военные конфликты XX в. в судьбах дальневосточников. Вып. 2. Дальневосточное общество в годы Второй мировой войны (1939–1945). – Хабаровск: Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 72.

ска, Спасска, Имана), так и на селян приграничных районов. Но велика была роль народного хозяйства края в обеспечении Великой Победы. Хотя Дальний Восток и сейчас не самый заселённый край нашей страны, здесь имелись предприятия, роль которых неопределима в достижении превосходства над противником. Так, горно-обогатительные комбинаты Сихотэ-Алиня обеспечивали страну цветными металлами (оловом, свинцом, серебром и золотом), увеличив их добычу. Подсчитано, что каждая восьмая пуля тех времен была отлита из свинца, добытого в Тетюхе – нынешнем Дальнегорске. Трест «Приморзолото» в годы войны добывал от 2903 кг в 1941 г. до 1350 кг в 1945 г.¹

В посёлке Семёновка (ныне город Арсеньев) в годы первых пятилеток был построен авиастроительный завод, производивший учебные самолёты УТ-2, на которых обучались лётчики, сломившие «хребет» люфтваффе. На судостроительных и судоремонтных заводах готовились к бою корабли ТОФ, часть из которых (6 ПЛ, 2 ЭМ и лидер) убыла на Северный флот для боёв с противником. Правда, не все они дошли до цели. На переходе морем с Аляски в Панаму, у берегов США японской ПЛ I-25 была потоплена наша ПЛ Л-16. Вина за это лежит на морской администрации США, не обеспечившей безопасный переход пер-

¹ Ткачёва Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 259.

вой группы наших лодок и запретившей им погружаться в опасной зоне.

Особая роль в достижении победы принадлежит рыбакам и торговым морякам Приморского края. Выловленные рыба и другие морепродукты (крабы, киты, морской зверь) служили не только важным элементом для пополнения продовольственного баланса страны, но и являлись ценным экспортным товаром, пополнявшим валютные резервы страны. Объем производства морепродуктов составлял в годы войны 514,6 тыс. т.¹ Основным районом рыболовства в те годы были прибрежные воды. В рыбной промышленности было задействовано в 1945 г. 34500 человек.² Ещё в 1940 г. на морских промыслах Дальнего Востока действовали 304 сейнера, около 1000 моторных и почти 7000 парусных и гребных судов.³

Особая роль в достижении успеха принадлежала морякам Дальневосточного морского пароходства. Его суда перевозили грузы не только для внутренних нужд, но и наибольшую часть грузов, полученных в годы войны из США по ленд-лизу.

Через Владивосток прошло импортных грузов почти в 4 раза больше, чем через Мурманск и почти в 5 раз больше, чем через Архан-

¹ Ткачёва Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 284.

² Там же. – С. 76.

³ Мандрик А.Т. История рыбной промышленности российского Дальнего Востока (1927 – 1940 гг.). – Владивосток: Дальнаука, 2000. – С. 96.

гельск. Транспорты с грузами ленд-лиза шли в Тихом океане вдоль западного побережья Америки и Алеутских островов, у острова Уналашка выходили в Берингово море. Когда открывалась навигация в Чукотском море, часть судов, относительно небольшая, направлялась к бухте Провидения, где собирались караваны для ледовой проводки через Берингов пролив в восточный сектор Советской Арктики. Основную часть этих перевозок осуществляли моряки Дальневосточного морского пароходства. Во время войны число судов пароходства резко возросло. Было получено 107 сухогрузных судов, из которых 38 типа «Либерти», 21 танкер, 3 буксира.¹

В годы Великой Отечественной войны корабли Дальневосточного морского пароходства выполнили более 70 % всех грузоперевозок морского транспорта СССР. Плавание советских судов в Тихом океане осуществлялось в условиях самой настоящей войны. Японские подводные лодки и самолеты с 1941 по 1945 г. потопили и захватили 25 приписанных к Владивостоку судов, что составляло почти 30 % их общей численности.² Всего же здесь погибли от разных причин 47 кораблей и судов с сотнями членов их экипажей. Тем не менее морякам советского торгового флота в годы Великой Отечественной войны удалось организовать фактически бесперебойные поставки иностранной помощи в

¹ Бережной С.С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза. – СПб.: Велень, 1994.

² Горшков С.Г. Морская помощь государства. – М.: Воениздат, 1979. – С. 220.

рамках ленд-лиза через Владивосток. Всего через дальневосточные порты было перевезено 8243397 так называемых длинных тонн (это британская мера, в которой исчисляются перевозки в морском транспорте), или примерно 47,11 % всех грузов ленд-лиза.¹ Поскольку в перевозках оружия и вооружения основным направлением были Иран и Север, то через Владивосток поставлялись продовольствие, металлы в слитках и прокате, промышленное оборудование, железнодорожный подвижной состав (вагоны и локомотивы), а также рельсы. Хотя и боевая техника через Владивосток проходила. Так, бронетанковая техника из США стала поступать с сентября 1943 г. Например, в 1944 г. во Владивосток прибыло: 80 танков М4А2 «Шерман» и 6 бронетранспортёров М3А1 «Скаут».

Большую роль играли поставки цветных металлов, особенно алюминия, ведь улучшение качества наших самолётов и их лётных характеристик достигалось, прежде всего, снижением их веса за счёт замены деревянных деталей на металлические. Поставки алюминия по некоторым оценкам составляли по последним оценкам 301–328 тыс. тонн, что соответствовало 106–125 % от советского производства.² Почти все эти поставки прибыли через Тихий океан на судах Дальневосточного пароходства. Важную роль играли и другие грузы, доставляемые через Вла-

¹ Паперно А.Х. Ленд-лиз. Тихий океан. – М.: Терра, 1998. – С. 15.

² Барятинский М.Б. Танки ленд-лиза в бою. – М.: Яуза; Эксмо, 2011. – С. 277.

дивосток. Без натурального каучука, полученного из Южной Америки, остались бы без колёс войсковые автомобили. А по ленд-лизу было получено: 269 т натурального и 10809 т синтетического каучука, 3606 тыс. шт. автопокрышек и 3640 тыс. шт. шин.¹ Нельзя сбрасывать со счетов поставки продовольствия, прошедшие через Владивосток. Особенно запомнилась жителям города выдача американского консервированного хлеба в банках. Запомнилась, прежде всего, потому, что этот красивый на вид хлеб имел вкус ваты, и мечталось вместо него получить по карточкам обычный ржаной. И эти грузы были доставлены в СССР в основном на судах ДВМП.



Герой Социалистического Труда А.И. Щегина

¹ Данные взяты из приложения 2 к книге: С.Э. Морисон. Американский ВМФ во Второй мировой войне: Битва за Атлантику выиграна (май 1943 - май 1945). – М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 2002. – С. 576 – 581.

Доставка грузов из США была бы невозможна без героической работы экипажей судов. Большинство судов Дальневосточного пароходства систематически перевыполняли планы. Особенно хорошо работали экипажи пароходов «Уэллен», «Батуми», «Старый большевик». Их экипажи неоднократно завоевывали переходящие вымпелы Наркомата Морского флота. За проявленный героизм во время проводки конвоя RQ-16 пароход «Старый большевик» был удостоен высшей правительственной награды – ордена Ленина. Его капитан Н.И. Афанасьев, первый помощник капитана К.М. Петровский и рулевой Б.И. Аказенок были удостоены звания Героя Советского Союза, а остальные члены команды награждены правительственными наградами. Капитан судна и старший механик были дополнительно награждены британскими орденами.¹ Среди моряков, отличившихся в перевозках грузов на Тихом океане, была и первая в мире женщина-капитан Анна Ивановна Щетина, командовавшая тогда теплоходом «Родина». На начало 1944 г. в плавсоставе на судах морского флота состояло 8685 человек. Поскольку мужчины-моряки призывались на военную службу на их место приходили женщины. В 1944 г. 886 женщин входили в состав команд судов (11,8 % от численности плавсостава). Хотя большинство из них работало в обслуживающем персонале, были среди них и старшие по-

¹ Дальневосточное морское пароходство: 1880 – 1980. – Владивосток: Дальиздат, 1980. – С. 210.

мощники, радиооператоры и члены машинной команды. Труд моряков-дальневосточников был отмечен государственными наградами. Ордена и медали получили 2379 человек, из них – 62 ордена Ленина, 326 человек получили боевые ордена Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны.¹ Но не только из гражданских моряков состояли команды судов. Среди них были и выпускники ТОВВМУ. Приказом Наркома ВМФ для приобретения штурманской и астрономической практики всех выпускников назначали по очереди на суда Дальневосточного государственного морского пароходства с походами за границу. Молодых лейтенантов направляли на торговые суда на один рейс на должность военного помощника капитана. На каждом торговом корабле были 76-мм зенитные орудия, 20-мм «Эрликоны» и пулеметы ДШК. Их обслуживали специальные военные команды, возглавляемые военными помощниками капитана, так как капитаны пароходов военных званий не имели. Всего на судах пароходства находилось 990 военных моряков, включая 97 офицеров. Военные помощники и краснофлотцы военной команды на пароходах ходили в «гражданке». До мая 1945 г. практически весь выпуск прошел службу военными помощниками. Некоторым даже пришлось вступать в бой с самолетами и подводными лодками как не воевавшей с нами Японии, так и союзника – США.

¹ Там же. – С. 238, 252. Ткачёва Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). – Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 79.

Необходимость массовой перевозки грузов привела к быстрому росту числа судов в составе ДВМП. Если в 1941 г. в составе пароходства было всего 85 судов (общая грузоподъёмность 350 тыс. т), то на 1 января 1942 г. в пароходстве было уже 99 судов, а к началу 1945 г. – 185 судов общей грузоподъёмностью 1119780 т. Кроме пополнения пароходства за счёт получаемых по ленд-лизу судов в его состав были переведены 39 судов других пароходств.¹

На Тихом океане с декабря 1941 г. перевозки осуществлялись только на советских судах из-за начавшегося военного конфликта между США и Японией. Но нейтральный статус не избавлял шедшие через Аляску на Владивосток суда от потерь. Причём не только от воздействия союзников Германии – японцев. Шесть судов ДВМП и рыболовецкий траулер были потоплены американскими подводными лодками в Японском и Охотском морях. Из экипажей советских судов погибли 213 человек, из них 143 человека на судах потопленных американскими ПЛ. Кроме того, на танкере «Эмба», обстрелянном американской авиацией, погиб один человек. Американская авиация обстреливала не только торговые суда. У берегов Камчатки ею были атакованы пограничные катера «ПК-7» и «ПК-10», на которых погибли 8 человек.² В настоящее время своеобразным следом ленд-лизских перевозок на

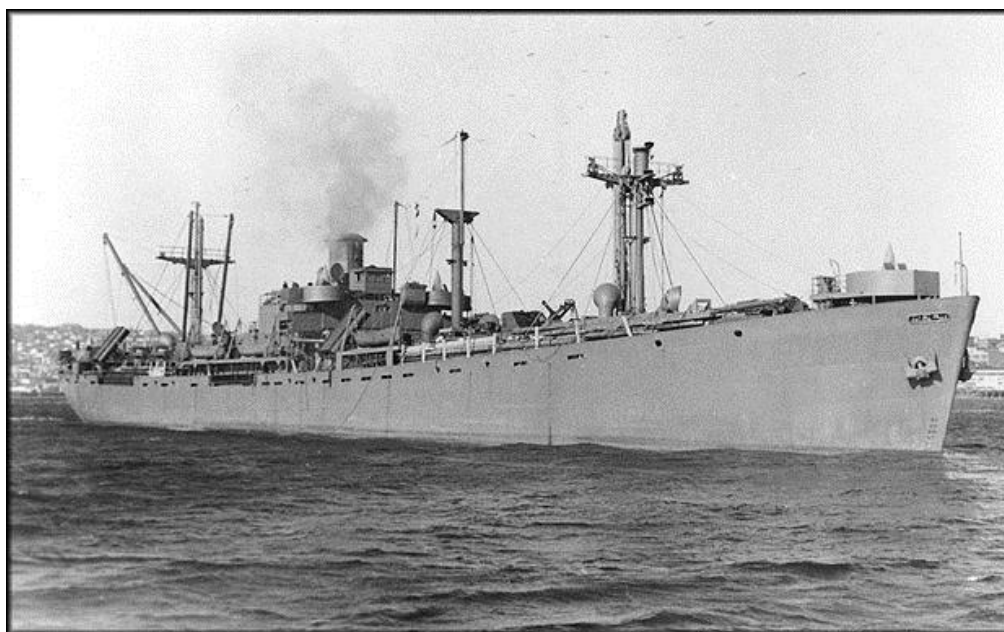
¹ Дальневосточное морское пароходство: 1880 – 1980. – Владивосток: Дальиздат, 1980. – С. 194, 237.

² Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1945. – М.: Воениздат, 2006. – С. 192.

Дальнем Востоке является лежащий на дне Амурского залива у западного входа на Владивостокский рейд буксир «Раутан». Полученный из США в годы войны, сейчас он является объектом экскурсий приморских дайверов.



Буксир «Раутан»



Судно типа «Либерти» поставлявшееся в СССР по ленд-лизу

Привезённые грузы перерабатывались в портах, и далее по железной дороге шли на фронт и для нужд народного хозяйства. Родиной скоростных рекордов обработки судов стал в годы войны Владивостокский торговый порт. При полной светомаскировке суда разгружались за 20–30 часов, вместо положенных двух недель. Успехи более 300 его работников отмечены высокими наградами. Среди них орденом Ленина награждены грузчик Н.Н. Майданюк, кранмейстер И.Е. Богдашевский, начальники районов Х.И. Греку и А.Ф. Потурнак, начальник порта А.Х. Передерни. Четыре миллиона тонн тяжеловесных и сверхгабаритных грузов переработали портовики Владивостока в годы Великой Отечественной войны. Поскольку мощности одного Владивостокского порта было недостаточно, с 1942 г. развернулось строительство порта Находка, второго на Дальнем Востоке по величине порта.

Увеличение объёма перевозок и состава торгового флота требовало обеспечения их судоремонтом, но мощности ремонтных заводов выделялись на нужды Военно-Морского Флота. Поэтому приходилось изыскивать внутренние резервы. Почти половина судоремонта на кораблях морского флота производилась силами экипажей судов. От них не отставали команды рыболовецких судов, краболовной и китобойной флотилий, также своими силами ремонтировавшие суда.

Судоремонтники работали над повышением интенсивности производства. В дни войны большой размах получила творческая мысль и изобретательство рабочих и технической интеллигенции, что сыграло большую роль в росте и совершенствовании производства. Только на одном Дальзаводе за четыре года было внедрено более 5 тыс. рационализаторских предложений, позволивших сэкономить около 12 млн руб.



Полученный по ленд-лизу фрегат

С Аляски на Тихоокеанский флот были поставлены десятки военных кораблей. Всего ТОФ по ленд-лизу получил 278 боевых кораблей и вспомогательных судов. Самыми крупными из них были 28 фрегатов или эскортных кораблей по советской классификации. Один из них («ЭК-2») отличился в боях за город Сейсин и был удостоен гвардейского звания. Гвардейскими стали ленд-лизовские тральщики «Т-278» и «Т-281», ордена «Красного Знамени» удостоились «Т-275» и «Т-525».

Полученные из США торпедные катера служили в 1-й Краснознамённой бригаде торпедных катеров и её втором и третьем дивизионах, ставших гвардейскими.¹

Годы Великой Отечественной войны для Приморья были и героическими, и нелегкими. Приморские труженики тыла внесли свой весомый вклад в победу в Великой Отечественной войне. Бесперебойно работали железные дороги; миллионы тонн грузов, в том числе военных, перевез торговый флот. На военных заводах Приморья было произведено примерно 607 тысяч снарядов, 635 тысяч мин, 56 тысяч авиабомб, почти два миллиона корпусов гранат. «Дальзавод» в предвоенные и военные годы построил около ста боевых кораблей и более 150 единиц вспомогательного флота.

Не только корабли для флота строили в Приморье. Не стоит забывать и про Арсеньевский завод «Прогресс» (ныне прославившийся выпуском знаменитых вертолёт «Чёрная акула» и «Аллигатор»), который внес свой неоценимый вклад в победу советского народа. По данным фондов музея завода, с 1941 года началось производство учебно-тренировочных самолётов УТ-2. Фюзеляж самолёта, центроплан и крылья изготавливались из авиационной древесины. Конструкторам и технологам завода приходилось решать сложные задачи из-за прекращения поставок конструкционных материалов от предприятий, ока-

¹ Боевой путь Военно-морского флота. – М.: Воениздат, 1974. – С. 543.

завшихся в зоне оккупации. Начальник экспериментально-технической лаборатории завода Н.С. Леонов в 1941–1942 годах организовал работы по подбору замены авиационной сосны, поступающей из европейской части страны, на произрастающую в Приморье. В 1943 г. на заводе был внедрен поточный метод производства. К концу войны с заводского аэродрома поднималось в воздух до четырех самолетов в сутки. Всего же за годы лихолетья на заводе «Прогресс» было выпущено 2935 самолётов Ут-2, около тысячи из которых использовалось для боевых вылетов. Кроме строительства самолётов завод осуществлял с апреля 1941 г. ремонт самолетов-истребителей И-15, И-16, Як-7, Ла-7, бомбардировщиков ДБ, СБ и идущих на эти самолеты авиадвигателей: М-25, М-85, М-100. Изготавливал завод и авиационные лыжи.

В годы Великой Отечественной войны в деле обороны участвовал коллектив еще одного завода Арсеньева (тогда Семёновки) – завод № 515 (ныне «Аскольд»), выпускавший в годы войны авиабомбы и другие боевые снаряды (его называли зарядным). После войны завод долгое время производил навигационное оборудование для подводных лодок.

В городе Спасске находится крупнейший на Дальнем Востоке цементный завод. Он обеспечивал стройки народного хозяйства и оборонительные мероприятия не только строительными материалами. В Приморском краеведческом музее им. В.К. Арсеньева хранится в фон-

дах цементная авиабомба, которая выпускалась на спасском заводе. Этот экзотический вид оружия был необходим для ведения боевой подготовки лётчиков.

Помимо цемента для строительства укреплений были нужны и лесоматериалы. В лесной промышленности края работало 32 тыс. человек (две трети на – лесоразработках и лесосплаве, более 10 тысяч – в деревообработке). Центром лесной промышленности края является город со значащим названием Лесозаводск. За годы войны в Приморье было произведено 310,4 тыс. т лесоматериалов.¹ Возможно, что «три наката над землянкой», о которых пелось в песнях, были из приморской древесины.

В ходе социалистического соревнования передовые предприятия края добились значительных успехов. Шахтеры обеспечили топливом морской и железнодорожный транспорт, предприятия, учреждения, население. Коллектив рабочих и служащих Сихотэ-Алинского полиметаллического комбината дал государству большое количество сверхплановой продукции. Почти в полтора раза увеличил производство продукции по сравнению с 1941 г. Дальзавод. Экономия средств за счет рационализации производственного процесса на Дальзаводе только в 1942 г. составила 4,5 млн руб. 75 % рабочих Первореченского депо яв-

¹ Ткачёва Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). – Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 284.

лялись двухсотниками и трехсотниками (то есть выполняли по два–три суточных плана за смену). Многие предприятия Приморья за хорошую работу получили во Всесоюзном социалистическом соревновании в 1942 г. первую и вторую премии и переходящие Красные знамена Государственного Комитета Обороны, Наркоматов, ВЦСПС и Командования Ленинградского фронта. Среди передовых предприятий одними из лучших являлись Дальзавод, Владивостокский порт, Приморская железная дорога, рыбокомбинат «Тафуин» и др. За успешное выполнение заданий правительства многие рабочие и инженерно-технические работники предприятий и транспорта края были награждены орденами и медалями Советского Союза. Ордена боевого Красного Знамени были вручены морякам М. Бабиевскому, И. Гаврилову, И. Гудиме, орден Трудового Красного Знамени – начальнику цеха Э. Воскобойникову, орден «Знак Почета» – бригадирам Дальзавода П. Федорченко, Чернецову и другим.

Громадную работу по переработке грузов, поступавших из-за рубежа и с побережья Дальнего Востока, выполняли рабочие-портовики Владивостока. Совместно с портовиками работали железнодорожники, обеспечивавшие скоростную выгрузку и погрузку пароходов, комбинированную загрузку вагонов, скоростное формирование поездов и добившиеся в этом больших успехов. В 1942 г. Владивостокский порт за-

воевал Красное знамя ВЦСПС и Наркомата Морского флота. В том же году Приморская железная дорога вышла победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании и заняла второе место среди железных дорог страны.

Хорошо работали в 1945 г. Владивостокский порт, Дальневосточное морское пароходство, Приморская железная дорога, Спасский цементный завод, Уссурийский масложиркомбинат и другие предприятия. Результаты работы промышленности Приморья за время Великой Отечественной войны свидетельствуют о том, что труженики края в тяжелые годы войны самоотверженным трудом внесли свой вклад в дело победы над нацистской Германией и империалистической Японией. Работа предприятий края была бы невозможна без самоотверженного труда шахтёров, обеспечивавших предприятия и электростанции топливом. За перевыполнение плана в январе 1945 г. комбинату «Приморск-уголь» была присуждена вторая Всесоюзная премия.

Вместе с рабочими самоотверженно трудились колхозники Приморья. Колхозное крестьянство края успешно справилось с сельскохозяйственными работами. Колхозы полностью рассчитались с государством по всем видам поставок. Численность работников сельского хозяйства в 1945 г. составила 53885 человек.¹ Помимо продовольствия

¹ Ткачёва Г.А. Оборонный потенциал Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945). – Хабаровск: ХКМ им. Н.И. Гродекова, 2013. – С. 237.

приморские крестьяне выращивали важную техническую культуру – сою, дающую растительное масло.

В 1944 г. было сдано государству 47 323 т зерновых. Кроме того, сверх плана в фонд Советской Армии было передано 4767 т хлеба. На краевую Доску почета были занесены 159 колхозов и совхозов Приморья, выполнивших годовые планы сдачи хлеба государству. В 1945 г. колхозы края произвели 121021 т зерна, 11155 т сои, 6163 ц мяса. Помимо основных видов продовольствия Приморский край является одним из основных районов производства в нашей стране мёда. В 1945 г. его собрали 24157 ц.¹

Передовики сельского хозяйства Приморья, умело используя внутренние резервы колхозов, правильно организуя труд и применяя передовую технику, добивались хороших результатов. Так, колхозники артели им. Калинина Ханкайского района собрали в 1945 г. по 13 ц зерна с каждого гектара, а на отдельных участках земли — по 100 пудов пшеницы и по 140 пудов овса с гектара. В колхозах Приморья за годы войны средняя выработка на одного трудоспособного члена артели повысилась до 333 трудодней вместо 287 в 1940 г.

Замечательных трудовых успехов добились приморские комбайнеры А. Т. Чеберяк, К. А. Бибик, И. Д. Сидорчук и многие другие. Самоотверженный труд сельских механизаторов Приморья неоднократно

¹ Там же. – С. 275.

отмечался Советским правительством. Только в 1944 г. по приказу Наркома земледелия СССР 1004 тракториста и комбайнера края получили денежные премии. Механизаторы сельского хозяйства Приморского края проявили немало смекалки и изобретательности в обеспечении тракторов и других сельскохозяйственных машин запасными частями и деталями. Большую помощь оказывали рабочие городов труженикам сельского хозяйства во время ремонта тракторов и сельскохозяйственных машин.

Колхозное крестьянство Приморья, несмотря на большие трудности военного времени, своевременно и полностью выполняло свои обязательства по поставкам сельскохозяйственных продуктов государству. Эти успехи давались ценой огромного напряжения физических и духовных сил тружеников сельского хозяйства, партийных и советских работников. Героические усилия селян, а также щедрая помощь рабочих и служащих городов явились главной причиной того, что трудности военного времени не сказались отрицательно на развитии сельского хозяйства Приморского края.

К концу Великой Отечественной войны сельское хозяйство нашего края не только не пришло с показателями ниже довоенных, но и имело определенные производственные достижения, продолжало расти и развиваться в сторону увеличения производства продуктов земледе-

лия и животноводства. Несмотря на трудности военного времени, труженики сельского хозяйства Приморья с честью выполнили свой долг перед Родиной в тяжелые годы Великой Отечественной войны.

Участвовали приморцы и в сборе средств для фронта. С конца июня 1941 г. рабочие, колхозники, служащие края отчисляли в фонд обороны однодневный и двухдневный заработок ежемесячно – до конца войны. В 1943 г. на собранные приморцами деньги была построена эскадрилья бомбардировщиков «Советское Приморье». За годы Великой Отечественной войны от рабочих, колхозников и служащих Приморья поступили следующие добровольные взносы и отчисления: в фонд обороны страны на вооружение Советской Армии – 245 млн руб. деньгами, 241 млн руб. облигациями государственных займов, 4,5 кг золота, 150 кг серебра; 12 млн руб. для оказания помощи детям фронтовиков; 9,5 млн руб. на восстановление освобожденных от немецко-фашистских захватчиков районов СССР. Патриотизм и высокую политическую сознательность проявили трудящиеся при подписке на государственные военные займы. От размещения государственных займов в Приморье государство получило за годы войны 620,7 млн руб. и от реализации билетов денежно-вещевой лотереи — 237,5 млн руб.¹

¹ Дальневосточное морское пароходство: 1880 – 1980. – Владивосток: Дальиздат, 1980. – С. 225.

В годы Великой Отечественной войны трудящиеся Приморья, как и весь советский народ, проявили горячий патриотизм в защите Отечества. Приморцы вместе с частями Советской Армии громили гитлеровцев на правобережной Украине, в Белоруссии и Прибалтике, с боями форсировали Днестр, Вислу, Одер, Дунай, уничтожали гитлеровские полчища на территории Польши, Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Чехословакии, принимали участие в штурме фашистского логова — Берлина, мужественно сражались с японскими самураями в Маньчжурии, Корее, на Сахалине и Курильских островах. Сыны и дочери Приморья героически сражались на фронтах войны, они вписали немало ярких страниц в летопись истории Великой Отечественной войны. Оставшиеся в тылу своим трудом приближали победу на стройках и в шахтах, на рыболовецких и промысловых судах, на перевозке грузов по железным дорогам и водным транспортом. Трудовой подвиг рабочих, крестьян и интеллигенции Приморья в промышленности, на транспорте, на колхозных полях, всенародный сбор средств в фонд обороны, помощь освобожденным от врага районам — все это является ярким проявлением патриотизма людей. Наш народ навсегда сохранит благодарную память о тех, кто принимал участие на фронте и в тылу в великой битве за свободу и независимость нашей Родины, за светлое будущее всего человечества.