

У містах контрабандну продукцію реалізовували торговці, які стояли на ринках або ж здійснювали трансакції в кав'ярнях чи навіть у власних помешканнях. Так, у Варшаві найбільшим центром торгівлі продуктами був так званий Карцеляк (площа Юзефа Карцелі, де розташовувався найбільший ринок Варшави). Найчастіше торгували фруктами, овочами, борошном, цукром, картоплею. Відома польська письменниця Софія Налковська нотувала у своєму щоденнику: “Уся торгівля відбувається на вулиці. Не тільки фрукти, картопля, цвітна капуста. Тут можна знайти також речі, трикотаж, галантерею, свічки, цигарки, сірники. Цукор і навіть борошно. Огидні домашні тістечка, цукерки, шоколад...”¹⁶

Нелегальна торгівля, контрабандизм, як і ті, хто ними займався, ставали “героями” окупаційних жартів, анекдотів і комічних історій, що публікувались на сторінках підпільної преси. Наприклад, вважалося, що найвпливовішими у тогочасному світі були німецьке гестапо, британський флот, російська піхота, американський долар і польські контрабандисти. Героїчно-комічну епопею з контрабандою і чорним ринком навіть оспівували у веселих піснях та змальовували в серії карикатур¹⁷. Нерідко викривали здирництво й непомірні апетити спекулянтів, котрабандистів, які, підвищуючи ціни, забирали останнє у звичайних людей. Такі жарти й анекдоти розбавляли сірість буденного життя, дозволяли відволіктися від постійного психічного і фізичного напруження та вселяли надію, що доки є місце гумору в житті, доти населення не здається на поталу окупантові.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Отже, нелегальна торгівля, ставши в умовах нацистської окупації повсякденною практикою, відіграла значну роль у виживанні та матеріальному забезпеченні населення окупованих польських земель. А функціонування “чорного ринку” небезпідставно можна вважати однією з форм економічної боротьби проти окупанта і фактором послаблення господарського потенціалу Третього Рейху.

УДК 33(091)

ОРГАНІЗАЦІЯ ЛЕНД-ЛІЗУ ЧЕРЕЗ ДАЛЕКОСХІДНІ ПОРТИ СРСР У 1941–1945 рр.

О. А. Фрадинський

(Державний науково-дослідний інститут митної справи, м. Хмельницький)

Присвячено дослідженню питань організації ленд-лізу через порти Далекого Сходу, США та Канади під час Другої світової війни. Проаналізовано недоліки та переваги використання тихоокеанського маршруту ленд-лізу. Охарактеризовано особливості його здійснення, організацію логістики, матеріально-технічного забезпечення, митного оформлення, роботи морського, річкового та залізничного видів транспорту, заходи із забезпечення безпеки далекосхідних портів. Узагальнено питання розбудови транспортної інфраструктури СРСР (портів, залізниць) та поповнення корабельного складу (суховантажними суднами і танкерами) для здійснення перевезень. Наведено факти деструктивного впливу Японії на здійснення перевезень за системою ленд-лізу.

Ключові слова: Друга світова війна; ленд-ліз; вантаж; СРСР; США; Далекий Схід; тихоокеанські порти.

The article investigates issues of Lend-Lease through the ports of the Far East, USA and Canada during World War II. Analyzed the advantages and disadvantages of using Pacific Route Lend-Lease. The features of its implementation, logistics organization, logistics, customs clearance of sea, river and rail modes of transport, measures to ensure the security of the Far Eastern ports. Overview issue of transport infrastructure USSR (ports, railways) and replenishment of ships (tankers and dry cargo ships) for transportation. These facts destructive impact on Japan of carriage by air Lend-Lease.

Key words: World War II; Lend-Lease; load; USSR; USA; Far East; Pacific Parts.

© О. А. Фрадинський, 2014

¹⁶ Nalkowska Z. Dzienniki / Oprac., wstęp i komentarz H. Kirchner. – Warszawa, 1996. – Т. 5 : 1939–1944. – S. 164.

¹⁷ Warszawski dowcip w walce 1939–1944 / Oprac. Leszek Bubel. – Warszawa, 1994. – S. 65–74.

Постановка проблеми. У сучасній історичній науці однією з малодосліджених сторінок Другої світової війни є організація військово-економічної співпраці союзників через морські порти Далекого Сходу СРСР, так званий тихоокеанський ленд-ліз. Попри те, що на цей маршрут військового постачання припало близько 50 % від загального обсягу перевезень, значення його в науковій літературі залишається недооціненим та малодослідженим.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Першою науково-популярною працею, що порушила питання значення далекосхідних портів під час Другої світової війни, став збірник статей, присвячених 100-річчю далекосхідного морського пароплавства¹, який побачив світ 1980 р. у Владивостоці. До періоду радянської доби належить і доробок Б. Вайнера², який досліджував питання морських перевезень та діяльності морського транспорту в умовах війни 1941–1945 рр.

Нині найвагоміша наукова праця, присвячена питанням ленд-лізу через Тихий океан, – монографія А. Паперно³, в якій вона, спираючись на численні свідчення учасників подій, історичні документи і праці зарубіжних дослідників, переконливо довела стратегічне значення тихоокеанських портів Далекого Сходу, США та Канади в організації вантажопотоку озброєння, продуктів харчування, сировини, пального тощо для забезпечення потреб радянського фронту і тилу протягом 1941–1945 рр.

Важливим джерелом для вивчення діяльності транспортного сегмента радянської економіки на Далекому Сході під час Другої світової війни є наукова праця Л. М. Медведевої⁴, в якій комплексно досліджується робота далекосхідного транспорту, в першу чергу, з позицій організації перевезень за системою ленд-лізу. Питання функціонування органів державної влади та управління, стан трудових ресурсів, промисловості та транспорту на Далекому Сході у воєнний період досліджено в монографії Г. А. Ткачової⁵.

Організації роботи залізничного транспорту в умовах здійснення перевезень за ленд-лізом присвячено дослідження І. Тесельської⁶, а питанням забезпечення оборони військово-морських баз і торговельних портів на радянському Далекому Сході – наукові праці Ю. Зайцева⁷.

Велике значення для дослідників ленд-лізу має довідник С. Бережного⁸, в якому автор детально характеризує кількісний та якісний склад кораблів і суден, котрі отримав СРСР за системою ленд-лізу, їх практичне використання та післявоєнну долю.

Мета статті. Ураховуючи відсутність у вітчизняній науці праць, пов'язаних із питаннями організації перевезень вантажів за системою ленд-лізу через порти Далекого Сходу, автор ставить завдання розкрити роль, значення та важливість тихоокеанського ленд-лізу в перемозі союзників під час Другої світової війни, охарактеризувати його переваги та недоліки, окреслити логістику і матеріально-технічне забезпечення.

Виклад основного матеріалу. Зростання ролі тихоокеанського маршруту ленд-лізу в 1942–1943 рр. набуло особливого значення через розгортання активних воєнних дій у Північній Атлантиці та Баренцовому морі, що були районами проходження північних (арктичних) конвоїв. Використання Перського (Іранського) коридору пов'язувалося з транспорту-

¹ Дальневосточное морское пароходство, 1880–1980 : [сборник] / [колл. авторов : М. С. Бабиевский, В. П. Бянкин [и др.]. – Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1980.

² Вайнер Б. А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – М. : Воениздат, 1989.

³ Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kscnet.ru/ivs/bibl/paperno1/index.html>

⁴ Медведева Л. М. Транспорт Дальнего Востока СССР в годы Великой Отечественной войны. – Владивосток : Дальнаука, 2005.

⁵ Ткачева Г. А. Дальневосточное общество в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). – Владивосток : Дальнаука, 2010.

⁶ Тесельская И. П., Ципкин Ю. Н. Роль железных дорог Дальнего Востока в достижении Победы // Россия и АТР. – Владивосток, 2010. – № 2. – С. 36–46.

⁷ Зайцев Ю. М. Базовое строительство и оборона Дальнего Востока СССР в 1932–1945 гг.: теория, планы, проблемы, решения. – Владивосток : ТОВМИ им. С. О. Макарова, 2009.

⁸ Бережной С. С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза : справочник. – СПб. : Велень, 1994.

ванням на значні відстані (через 2 океани: Тихий та Індійський – за умови перевезення вантажів із західних портів Північної Америки; Атлантичний та Індійський – у разі перевезення вантажів зі східних портів Північної Америки), що обумовлювало, у свою чергу, великі затрати часу та зменшувало ефективність використання суден. Транспортування озброєння і стратегічних вантажів за системою ленд-лізу через порти Далекого Сходу мало як переваги, так і недоліки.

Серед суттєвих переваг слід виокремити: віддаленість від театру бойових дій та відсутність формальних воєнних загроз, що дозволяло організувати перевезення вантажів без використання системи конвоювання і не відволікати бойові кораблі тихоокеанського флоту для проведення ескортних операцій; можливість дотримання конфіденційності перевезень через використання радянських суден із радянськими екіпажами; наявність далекосхідного пароплавства зі значною, хоч і недостатньою для перевезення у повному обсязі вантажів, кількістю суден, призначених для океанського плавання; тривалість перевезення вантажів із портів Портленда і Ванкувера до Владивостока становила 20–22 доби, що було більше, ніж із використанням північних конвоїв, але набагато менше, ніж із використанням персидського маршруту.

До недоліків зарахуємо:

– велику ймовірність початку воєнних дій з боку Японії, що призвело б, як мінімум, до морської блокади портів Далекого Сходу або ж, як максимум, – їх захоплення ворогом. У 1941 р. японський флот, маючи у своєму складі авіаносці, лінкори, важкі крейсери, морську авіацію, повністю переважав сили тихоокеанського флоту СРСР, який міг протиставити для ефективної протидії ворожим кораблям лише підводні човни, авіацію та мінне озброєння. Проте ця загроза була суттєво знівельована нападом Японії на США у грудні 1941 р.;

– тотальний контроль Японії над морськими протоками, що вели в Охотське та Японське моря. На той час до складу японської території входили Курильські острови, які фактично перекривали вільний доступ до Охотського моря, та південна частина острова Сахалін, з якої контролювався прохід Татарською протокою (між материком та Сахаліном) і протокою Лаперуза (між Сахаліном та островом Хоккайдо). З південного напрямку японський флот контролював Цусімську протоку, якою можна було потрапити зі Східно-Китайського до Японського моря;

– віддаленість від театру воєнних дій на заході країни та обмеження можливості подальшого транспортування вантажів лише повітряним і залізничним транспортом. Це, у свою чергу, зумовлювало потребу в створенні мережі нових аеродромів з відповідною інфраструктурою, а також збільшення пропускної спроможності Транссибірської залізничної магістралі (Транссіб). Як зазначає А. Паперно, “Петропавловськ-Камчатський за роки війни... отримав сучасний морський торговий порт, який значною мірою визначив післявоєнний розвиток Камчатки”⁹;

– обмеженість пропускної спроможності далекосхідних портів, відсутність у них розвиненої інфраструктури – необхідність проведення днопоглиблювальних робіт для приймання океанських суден із великою осадкою; потреба в побудові та реконструкції виробничих і складських приміщень, причалів, під’їзних залізничних шляхів, портового вантажного обладнання; забезпечення транспортними засобами для здійснення перевалки вантажів;

– відсутність у СРСР для організації перевезень необхідної кількості суден, у тому числі спеціальної конструкції (танкерів, криголамів);

– потребу в значних людських ресурсах, у тому числі висококваліфікованих, що обумовлювалось як збільшенням обсягів запланованих робіт, так і мобілізацією частини населення Далекого Сходу до лав діючої армії.

З початком воєнних дій та з метою захисту військово-морських баз і торгових портів на Далекому Сході у липні 1941 р. були виставлені мінні загородження на підходах до Владивостока, Советської Гавані, Петропавловська-Камчатського. Для проходів військових кораблів і транспортів було залишено прибережні та прохідні фарватери. Улітку 1941 р. у

⁹ Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан.

складі гідрографічного відділу тихоокеанського флоту сформовано військово-лоцманську службу та створено на підходах до основних портів військово-лоцманські пункти (у бухті Валентина – для портів Владивостока та Находки; у бухті Ахомтен – для Петропавловська-Камчатського)¹⁰. На тихоокеанських островах, що належали СРСР, розгорнули мережу постів, до обов'язків яких належали: охорона державного кордону, збирання і передача інформації про погодні умови та надання допомоги суднам і літакам у разі їх аварій.

Ураховуючи географію і важливість тихоокеанських комунікацій для перевезення вантажів із портів США та Канади, почалася розбудова інфраструктури базування військово-морських сил, у першу чергу баз підводних човнів і торпедних катерів.

Транспортування вантажів відбувалося через Тихий океан із західного узбережжя США (в окремих випадках використовувалися потужності портів східного узбережжя, звідки кораблі потрапляли до Тихого океану через Панамський канал) у далекосхідні порти СРСР (Владивосток, Петропавловськ-Камчатський, Николаєвськ-на-Амурі, Находка), а далі – Транссибірською залізницею в європейську частину Росії. Основну номенклатуру поставчань становили продовольство, нафтопродукти, промислове устаткування, військова техніка, паротяги, електростанції, автомобілі. Як зустрічні поставчання СРСР відвантажував для США марганець, кольорові та рідкоземельні метали, ліс, рибну продукцію.

Перший вантаж військового призначення (великогабаритну техніку та авіаційний бензин у бочках) із США було доставлено судном “Мінськ” у вересні 1941 р. У цьому ж місяці почалося транспортування світлих нафтопродуктів до Владивостока з використанням танкерів США “Санта Клер”, “Фідзімопс” та “Ассошіейтед”. Проте тривало воно не довго через початок воєнних дій між США та Японією у грудні 1941 р.¹¹

Для обслуговування тихоокеанського маршруту було залучено далекосхідне державне морське пароплавство, до складу якого на початок війни входило 85 суден. Починаючи з осені 1941 р., пароплавство налагодило океанські лінії з портами західного та східного узбережжя США, причому судна рухались як у східному напрямі, оминаючи мис Горн, так і в західному – через мис Доброї Надії. Перший конвой під радянським прапором у складі суден “Ангарстрой”, “Менжинский”, “Узбекистан”, “Уралмаш”, “Ударник”, “Большой Шантар”, “Сахалин”, “Хабаровск”, “Сергей Киров”, “Кузнец Лесов” прибув до Владивостока восени 1941 р.

З метою нарощення обсягів перевезень американська сторона протягом 1942–1945 рр. передала 128 суден (радянськими торговими моряками було прийнято у США 27 суден у 1942 р., 46 суден – 1943 р., 20 суден – 1944 р., 35 суден – 1945 р.)¹². Кількість отриманих СРСР найновіших суховантажів типу “Ліберті”, які з 1943 р. стали основними військово-транспортними суднами в системі ленд-лізу, становила 40 одиниць. Зазначений тип суден використовувався Міністерством морського транспорту СРСР до кінця 70-х рр. ХХ ст. Так, отримані за ленд-лізом судна “Камянец-Подольский” та “Родина” були виведені з експлуатації та виключені зі списків Міністерства морського флоту СРСР і передані на злам “Главвторчермета” в 1979 р.¹³ Сумарний внесок переданих суден у загальному обсязі перевезень за ленд-лізом за всіма маршрутами становив 5,4 млн довгих тонн, або близько 30 %.

Характеристика транспортних суден, що були передані США для СРСР, наведена в табл. 1, дозволяє зробити висновок про те, що сумарна водотоннажність суден дорівнювала близько 900 тис. т. Для власної оборони судна оснащувались артилерійським та кулеметним озброєнням американського виробництва, про що свідчить калібр суднових гармат (127 мм, 102 мм, 76,2 мм, 75 мм, 37 мм, 20 мм) та кулеметів (12,7 мм, 7,71 мм, 7,62 мм). Зазначене озброєння дозволяло відбитися від підводних човнів та літаків, проте було не ефективним проти військових кораблів класу “есмінець” та вище.

¹⁰ Зайцев Ю. М. Базовое строительство и оборона Дальнего Востока... – С. 140–141.

¹¹ Вайнер Б. А. Советский морской транспорт... – С. 265.

¹² Дальневосточное морское пароходство, 1880–1980. – С. 146.

¹³ Сопин Ю. Г. Морской транспортный флот США в обеспечении поставок по ленд-лизу в Великобританию и СССР в годы Второй мировой войны: программа создания и маршруты переходов // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. – 2012. – № 12. – С. 57.

**Суховантажні судна, передані США далекосхідному
державному морському пароплавству за системою ленд-лізу
для забезпечення вантажних перевезень у тихоокеанському регіоні ***

Характеристика судна			Характеристика судна		
Назва	Водотоннажність, т	Озброєння	Назва	Водотоннажність, т	Озброєння
Урал	8080	артилерійське	Фабрициус	13 340	артилерійсько-кулеметне
Михаил Ломоносов	8080	артилерійське	Челябинск	8775	артилерійське
Аргунь	10 020	артилерійсько-кулеметне	Ян Томп	11 400	артилерійсько-кулеметне
Белинский	12 086	артилерійське	Ашхабад	7701	артилерійсько-кулеметне
Белоруссия	11 000	немає даних	Ижора	7701	артилерійсько-кулеметне
Восток	10 020	артилерійсько-кулеметне	Киев	7701	артилерійсько-кулеметне
Вторая пятилетка	10 020	артилерійсько-кулеметне	Родина	7701	артилерійсько-кулеметне
Выборг	12 180	артилерійсько-кулеметне	Вишера	7600	артилерійсько-кулеметне
Десна	12 369	артилерійське	Полина Осипенко	7725	артилерійсько-кулеметне
Измаил	5651	немає даних	Циолковский	7608	артилерійсько-кулеметне
Иркутск	12 120	артилерійське	Александр Невский **	14 450	артилерійське
Кавказ	5586	артилерійське	Александр Суворов **	14 497	артилерійське
Капитан Вислобоков	12 435	артилерійське	Аскольд **	14 450	артилерійське
Караганда	5568	артилерійсько-кулеметне	Баку **	14 450	артилерійське
Лев Толстой	немає даних	немає даних	Брянск **	14 497	артилерійське
Лермонтов	12 221	артилерійське	Валерий Чкалов **	14 511	артилерійське
Луга	12 000	артилерійсько-кулеметне	Витебск **	немає даних	немає даних
Львов	12 000	немає даних	Владивосток **	немає даних	немає даних
Петр Чайковский	12 210	немає даних	Войков **	14 450	артилерійське
Плеханов	12 484	артилерійське	Генерал Ватулин **	немає даних	немає даних
Брянск (з 1944 р. – Таллин)	12 360	артилерійське	Генерал Панфилов **	14 450	артилерійське

Ингул (з 1944 р. – Т. Шевченко)	8750	артилерійсько- кулеметне	Декабрист **	14 497	артилерійське
Тобол	12 280	артилерійсько- кулеметне	Емельян Пугачов **	14 497	артилерійське
Томск	5557	артилерійське	Ереван **	14 497	артилерійське
Сталинград (з 1944 р. – Харьков)	5747	артилерійсько- кулеметне	Жан Жорес **	14 458	артилерійське
Кола	4994	артилерійсько- кулеметне	Ингул **	немає даних	немає даних
Перекоп	11 599	артилерійське	Камянец- Подольский **	14 450	артилерійське
Рига	4971	артилерійське	Колхозник **	14 473	артилерійське
Академик Павлов	13 141	артилерійське	Красногвардеец **	14 470	артилерійське
Балхаш	13 844	артилерійсько- кулеметне	Кубань **	14 497	артилерійське
Бородино	6864	немає даних	Ленинград **	14 497	артилерійське
Зырянин	14 710	артилерійсько- кулеметне	Михаил Кутузов **	немає даних	немає даних
Капитан Смирнов	6262	немає даних	Находка **	14 497	артилерійське
Кузьма Минин	13 780	немає даних	Новороссийск **	14 497	артилерійське
Куйбышев	6406	немає даних	Одесса **	немає даних	немає даних
Луначарский	12 828	артилерійсько- кулеметне	Орел **	14 497	артилерійське
Магадан	12 280	артилерійсько- кулеметне	Псков **	14 497	артилерійське
Менделеев	5976	артилерійське	Родина**	14 497	артилерійське
Новгород	4846	немає даних	Севастополь **	14 497	артилерійське
Ногин	12 828	артилерійсько- кулеметне	Советская Гавань **	14 497	артилерійське
Полтава	12 731	артилерійське	Сталинабад **	14 497	артилерійське
Самарканд	12 275	артилерійське	Сталинград **	14 497	артилерійське
Саратов	10 800	артилерійське	Степан Разин **	14 497	артилерійське
Суриков	5689	немає даних	Сухона **	14 497	артилерійське
Сухона	5332	артилерійсько- кулеметне	Сучан **	14 497	артилерійське
Ташкент	14 710	артилерійсько- кулеметне	Тунгус **	14 473	артилерійське
Тимирязев	6094	артилерійське	Херсон **	14 470	артилерійське
Узбекистан	12 259	артилерійське			

* Розроблено автором на основі: *Бережной С. С.* Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза : справочник. – СПб. : Велень, 1994

** Судна типу “Ліберті”

До складу Колимського, Іртишського, Ленського та Єнісейського річкових пароплавств було передано 15 льодових буксирів типу “річка-море” (водотоннажністю в 600 т, осадкою 2,5 м та потужністю машини у 800 кінських сил) – “Александр Невский”, “Александр Суворов”, “Генерал Брусилов”, “Капитан Мелехов”, “Капитан Сергійевський”, “Летчик Асямов”, “Летчик Чепиков”, “Михаил Кутузов”, “Патриот”, “Победа”, “Родина” та 4 буксири у розукомплектованому вигляді, інформації про які не збереглося.

Владивостоцькому арктичному морському пароплавству головного управління північного морського шляху було передано 3 озброєні криголами берегової охорони США типу “Північний вітер” – “Північний полюс” (WAG 278 Northwind), “Північний вітер” (WAG 281 Westwind), “Адмірал Макаров” (WAG 280 Southwind). Водотоннажність кожного з криголамів становила 5390 т, їх осадка дорівнювала 8,1 м, а енергетична установка складалася з 6 дизелів сумарною потужністю у 12 000 кінських сил кожен, які забезпечували максимальну швидкість у 16 морських вузлів на годину. На криголами було встановлено потужне артилерійське озброєння 4–102 мм, 8–40 мм та 6–20 мм гармати, які дозволяли вести ефективну протиповітряну оборону та відбивати напади невеликих надводних бойових кораблів ворога. Криголами проводили судна у східному секторі радянської Арктики, причому “Північний вітер” у 1944 р. було переведено на Західну Арктику, де він забезпечував льодове проведення вітчизняних та іноземних суден і кораблів у Білому морі. Криголами протягом 1949–1951 рр. було повернено США, де вони продовжили свою службу до 80-х рр. ХХ ст.

Окрім транспорту надійшли й танкери: 21 океанський (типу “Белгород”, “Емба”, “Донбасс” та “Артек”) – для перевезення пального і нафтопродуктів, а також 7 номерних (колишніх бункерувальників флоту США), призначених для заправки кораблів і суден тихоокеанського флоту і далекосхідного державного морського пароплавства (табл. 2).

Таблиця 2

Танкерні судна, передані СРСР за системою ленд-лізу для забезпечення перевезень пального та нафтопродуктів у тихоокеанському регіоні*

Характеристика судна			Характеристика судна		
Назва	Водотоннажність, т	Озброєння	Назва	Водотоннажність, т	Озброєння
Апшерон	немає даних	немає даних	Емба	немає даних	немає даних
Валериан Куйбышев	14 355	артилерійсько-кулеметне	Донбасс (тип “Емба”)	немає даних	немає даних
Варлаам Аванесов	15 379	артилерійсько-кулеметне	Красная Армия	21 800	артилерійське
Донбасс	10 500	немає даних	Таганрог	21 700	артилерійське
Йосиф Сталин	7061	артилерійсько-кулеметне	Эльбрус	21 700	немає даних
Мариуполь	15 360	артилерійське	Артек	немає даних	немає даних
Москва	немає даних	немає даних	Бахчисарай	немає даних	немає даних
Советская Нефть	15 215	артилерійсько-кулеметне	Танкер № 4	немає даних	немає даних
Таганрог	11 582	артилерійське	Танкер № 5	немає даних	немає даних
Туапсе	15 700	артилерійсько-кулеметне	Танкер № 6	немає даних	немає даних
Апшерон (тип “Белгород”)	немає даних	немає даних	Танкер № 7	немає даних	немає даних
Белгород	немає даних	немає даних	Танкер № 8	немає даних	немає даних
Майкоп	14 300	артилерійське	Танкер № 9	немає даних	немає даних
Донбасс (тип “Донбасс”)	7302	немає даних	Танкер № 10	640	немає даних

* Розроблено автором на основі: *Бережной С. С.* Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза : справочник. – СПб. : Велень, 1994

Перевезення відбувалося так званним “крапельним” методом – поодинокими кораблями, часто без охорони¹⁴. З початком військових дій Японії проти США 7 грудня 1941 р. усе перевезення проходило на кораблях під радянським прапором та з радянським екіпажем на борту. Завантажені судна з портів США та Канади рухалися вздовж західного узбережжя Північної Америки та протокою біля острова Уналашка (Алеутські острови) потрапляли до Берингового моря. Якщо вантаж судна призначався для північних районів СРСР або ж для подальшого переходу північним морським шляхом, транспорт прямував до бухти “Провидение” на Чукотському півострові, де формувалися каравани для проведення в льодових умовах до портів Архангельська та Мурманська.

Якщо місцем призначення були далекосхідні порти (а це був основний вантажопотік), судна прямували до Командорських островів, оминали їх із півночі та Камчатською протокою йшли на південь уздовж східного узбережжя Камчатки. Частина з них, яка заходила в порт Петропавловська-Камчатського, ставала на стоянку в бухті Ахомтен, де розташовувався військово-лоцманський пункт. Тут вони приймали на борт лоцманів, які вели кораблі до порту за фарватерами у мінних полях, виставлених для захисту міста і військово-морської бази. Інші судна, які прямували на материк, проходили в Охотське море через Першу Курильську протоку, між островом Шумшу, де розташовувався японський гарнізон і стояли артилерійські батареї, та камчатським мисом Лопатка. В Охотському морі кораблі, що прямували до порту Нагаєво (тепер – Магаданський порт) і в Ніколаєвськ-на-Амурі, йшли у північному напрямі вздовж західного узбережжя Камчатки, а транспорти із вантажем, призначеним для південних портів Далекого Сходу (Владивостока, Находки), рухались у південно-західному напрямку до протоки Лаперуза¹⁵.

Ключовою точкою маршруту для тихоокеанського ленд-лізу в південному напрямку була Цусімська протока. Радянські судна оминали з півдня береги Японії та потрапляли нею в Японське море. Попри значну протяжність і реальну небезпеку від японського військово-морського флоту, альтернативи цьому маршрутові у зимовий період не було, оскільки морські протоки північного шляху покривалися кригою в сильні морози (на відміну від Цусімської, яка не замерзає).

У 1942–1944 рр. радянські транспортні судна перевозили вантажі з портів західного та східного узбережжя США: Адак, Акутан-Харбор, Анакортес, Дейч-Харбор, Біллінгем, Ванкувер, Портленд, Калама, Бівер, Лонг-Біч, Сан-Франциско, Річмонд, Юніон-Бей, Лос-Анжелес, Сіетл, Такома, Олімпія. Танкерний флот бункерувався нафтопродуктами у Сан-Педро, Нью-Йорку, Філадельфії, Нью-Орлеані, Лос-Анжелесі¹⁶.

Досвід обробки перших суден з імпортованими вантажами в умовах воєнного часу показав, що морські порти не готові повною мірою до ефективного виконання поставлених перед ними завдань. З метою підвищення пропускної спроможності далекосхідних портів Державний комітет оборони (ДКО) прийняв рішення про їх реконструкцію та розвиток. Для вивчення реального стану та розширення берегової бази торговельного флоту на Далекий Схід була відряджена група фахівців Народного комісаріату морського транспорту (НКМТ) на чолі із заступником наркома Л. Ю. Белуховим.

Уже наприкінці 1941 р. було проведено реконструкцію залізничних під’їзних шляхів та встановлено механізми для переробки вантажів у морському порту Владивостока. Якщо в 1941 р. владивостоцька гавань налічувала 2 порталних та 2 плавучих крани, то вже у 1943 р. було змонтовано та використовувалося 15 порталних, 5 залізничних, 9 гусеничних кранів та 40 штабелерів; було відремонтовано 7 причалів, що дозволило збільшити кількість суден, які одночасно оброблялися в порту, з 12 до 16 одиниць. У цілому ж пропускна спроможність порту в кінці 1943 р. становила 7 тис. т¹⁷.

У зв’язку з прогнозованим збільшенням вантажопотоку за ленд-лізом у лютому 1942 р. було вирішено питання про реконструкцію морського порту в м. Ніколаєвськ-на-

¹⁴ Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан.

¹⁵ Мережко А. Тихоокеанская “половина” ленд-лиза // Тихоокеанская звезда. – 2010. – 21 июля. – С. 3

¹⁶ Военно-экономическое сотрудничество СССР и США на Дальнем Востоке в годы Второй мировой войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0009.asp

¹⁷ Медведева Л. М. Транспорт Дальнего Востока... – С. 79.

Амурі, який обслуговував острів Сахалін та населені пункти на узбережжі Охотського моря. Для збільшення його пропускної спроможності побудовано 2 нові свайні морські та 3 річкові причали, встановлено нові вантажні механізми та здійснено ремонт портової інфраструктури. У порт Нагасево надійшли автотранспортувачі та 8 портових кранів, у тому числі самохідні. 1943 р. почалося будівництво нових морських причалів у порту Находка, які дозволили збільшити обсяги перевалки вантажів до 30 тис. т на місяць у 1944 р.

Для зменшення тривалості простоїв суден, скорочення їх пробігу “в баласті”, ремонту, прискорення логістичних операцій у середині 1942 р. рішенням Радянського уряду було створено Державну закупівельну комісію СРСР, до складу якої увійшли досвідчені морські капітани та інші фахівці наркомату морського флоту. Роботу в США вона здійснювала через своє Управління в портах західного узбережжя США та Канади. Результатом її діяльності стало помітне зростання відправок транспортів з імпортованими вантажами у далеко східні порти СРСР.

З метою митного контролю та оформлення вантажів, що надходили за системою ленд-лізу за рахунок персоналу Владивостоцької митниці (на той період – єдиної на Далекому Сході та однієї з найбільших у СРСР), було сформовано митні пости у Магадані, бухті “Провидение”, Амбарчику, Тіксі, Певеку, Николаєвську-на-Амурі, острові Діксон, портах на річці Єнісей – Ігарці та Дудінці. На вересень 1941 р. Владивостоцька митниця нараховувала 125 співробітників, з яких 65 осіб перебували безпосередньо в місті, а 60 осіб – в оперативному підпорядкуванні митниці¹⁸. Спеціальні бригади митників направлялися до порту Находка, який, починаючи з 1943 р., став важливим центром перевалки продовольства, медикаментів і хімічної сировини.

Військово-морські сили Японії робили все можливе для того, щоб максимально ускладнити океанські перевезення. Серед важелів впливу використовувалися: тривале затримання, а інколи й фізичне знищення радянських суден, мінування важливих морських фарватерів; заборона на прохід кораблів протоками, що перебували під японським контролем. Уже в серпні 1941 р. на шляху з Владивостока у Гонконг було затримано пароплав “Павлин Виноградов”; цього ж року, 14 грудня, у бухті Гонконгу потопили пароплав “Кречет”, а 18 грудня на шляху з Владивостока до Сурабаю в результаті нальоту японської авіації загинуло судно “Перекоп”. Японські військово-повітряні сили стали причиною загибелі 21 грудня 1941 р. танкера “Майкоп” на підході до Філіппінських островів¹⁹.

Протягом війни 178 радянських суден були затримані японськими військовими кораблями, з них “Камянец-Подольский”, “Ингул”, “Ногин”, терміном більше 2 місяців. 8 торгових суден потопили, ще близько 12 загинули за нез’ясованих обставин (серед них і пароплав “Павлин Виноградов”). Кілька разів радянські судна гинули в результаті торпедних атак підводних човнів союзників. Так, 16 та 17 лютого 1943 р. американський підводний човен “Софіш” південніше острова Хонсю потопив судна “Кола” та “Ильмень”, що прямували з Владивостока до Петропавловська-Камчатського²⁰. 13 червня 1945 р. у протоці Лаперуза підводним човном США “Спейдфіш” було торпедовано та загинуло найбільше транспортне судно радянського флоту “Трансбалт” (дедвейт 21,4 тис. т), яке виконувало рейс з вантажем ленд-лізу на лінії Сіетл–Владивосток.

Окрім того, Японія штучно створювала труднощі, закривши для проходження радянськими суднами Сангарську та Корейську протоки, які не замерзають. Тому, щоб потрапити до портів південної частини Далекого Сходу, суднам доводилося проходити небезпечною в навігаційному плані (мілководною, вузькою) Татарською протокою, що замерзає.

Можливості морського тихоокеанського маршруту обмежувалися пропускною спроможністю Транссибірської залізниці, якою до театру воєнних дій вантажі доставлялися протягом 2–3 тижнів і рухомий склад котрої було сформовано на дві третини за рахунок поставок ленд-лізу локомотивів (в основному серій “Е-а” та “Е-м”), тендерів, вагонів. За роки

¹⁸ Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11

¹⁹ Вайнер Б. А. Советский морской транспорт... – С. 194.

²⁰ Мережко А. Тихоокеанская “половина” ленд-лиза. – С. 3.

війни через тихоокеанські порти надійшло близько 2 тис. локомотивів та більше 12 тис. залізничних вагонів. Вагони перевозились у розібраному вигляді, а їх комплектація проводилася залізничними підприємствами Владивостока, Уссурійська та Сибірцева. Для перевезення через океан залізничного рухомого складу використовувалися судна-лісовози, що мали великі за об'ємом трюми: “Максим Горький”, “Севзаплес”, “Комилес” та “Клара Цеткин”. Зазначені лісовози за один рейс перевозили по 18 локомотивів і 18 тендерів кожен, а їхній маршрут пролягав від Портленда до Владивостока північною частиною Тихого океану.

Якщо в кінці 1941 р. на Владивостоцькому залізничному транспортному вузлі, який єдиний мав прямий вихід до Транссибірської залізничної магістралі, вантажилося щодоби 62 вагони імпортованих вантажів, то вже у 1945 р. їхня кількість збільшилась до 569 вагонів, а всього через зазначений вузол протягом війни пройшло 7850 тис. т імпортованих вантажів²¹. Для підвищення швидкості перевалки вантажів використовувались методи “борт-вагон” та комбінованого завантаження. Крім потужностей Владивостока, імпортовані вантажі надходили для залізничних перевезень через річкові порти Комсомольська-на-Амурі, Хабаровська, Покровки. Усього за воєнні роки залізничники Далекого Сходу відправили на захід країни близько 400 тис. вагонів, сумарний вантаж яких становив 10 млн т²².

Для перевезення вантажів углиб материка активно використовувалися можливості річкового транспорту, який був представлений Верхньоамурським та Нижньоамурським пароплавствами і річковим транспортом відомчих організацій, у першу чергу, Головного управління будівництва Далекої Півночі НКВС СРСР “Дальстрой”. Проте цей вид перевезень у зв'язку з кліматичними особливостями не можна було використовувати протягом усього року. Період льодоставу (зима, частина осені та весни) річковий флот використовувався для проведення ремонтних робіт і облаштування річкових портів.

Програмою ленд-лізу на Тихому океані передбачалось не лише перевезення вантажів військового призначення між портами США та СРСР, а й підготовка військового персоналу для радянської армії та флоту. На військово-морській базі Колд-Харбор (Аляска) навчання пройшли 15 тис. військових моряків СРСР, яким було передано близько 150 кораблів. Там же, на Алясці, на військово-повітряній базі Ледд Філд (місто Фербенкс) близько 500 радянських пілотів освоїли американські літаки, що поставлялися за системою ленд-лізу.

Про ставлення до США на Далекому Сході красномовно свідчать слова ветерана Другої світової війни В. Воробйова, який проходив службу гідроакустиком на бойовому кораблі, отриманому за системою ленд-лізу: “До союзників, особливо Сполучених Штатів на Далекому Сході ставлення було дещо іншим, ніж на західному театрі воєнних дій. Там союзники довго тягнули з відкриттям Другого фронту, і в радянських військах сприйняття їх було дещо зневажливим. На Тихому океані йшли активні воєнні дії між США та Японією. Американці приймали на себе удари нашого давнього ворога”²³.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Без перебільшення, тихоокеанський ленд-ліз відіграв величезну роль в організації матеріально-технічного забезпечення радянської армії та флоту під час Другої світової війни, забезпечивши близько половини всього обсягу постачань. Його спеціалізацією стало постачання в СРСР продуктів харчування, медикаментів, обладнання, сировини та матеріалів для виробництва продукції військового призначення, нафтопродуктів, транспортних засобів, військової амуніції та озброєння. Для організації перевезень через Тихий океан було проведено значну роботу з розбудови та збільшення пропускної спроможності далекосхідних залізниць і портів (Владивостока, Петропавлівська-Камчатського, Находки тощо). Необхідною умовою зазначених перевезень стала передача американською стороною СРСР достатньої кількості суховантажних суден, танкерів та інших морських транспортних засобів спеціальної побудови.

²¹ Тесельская И. П., Ципкин Ю. Н. Роль железных дорог Дальнего Востока... – С. 39.

²² Медведева Л. М. Транспорт Дальнего Востока... – С. 108.

²³ Я дрался с самураями. От Халхин-Гола до Порт-Артура / сост. А. Кошелев. – М. : Яуза, Эксмо, 2005. – С. 389.