

# «...И НА ТИХОМ ОКЕАНЕ»

**Дальневосточному морскому пароходству исполнилось 125 лет. В его славной истории золотыми буквами вписаны героические страницы, связанные с участием моряков этого пароходства в Великой Отечественной войне и войне с Японией.**

**М**орякам-дальневосточникам довелось столкнуться со второй мировой войной задолго до ее начала. Япония, оккупировавшая Корею и Манчжурию, стала проводить политику открытых вооруженных провокаций как на суходутных границах с нашей страной, так и на море.

Так, в августе 1932 года пароход «Сталинград» (капитан А. Мелехов) сел на мель у юго-западного берега Сахалина. На помощь были направлены пароходы «Астрахань», «Волховстрой», «Двина» и ледоколы «Добрыня Никитин» и «Казак Поярков».

Японские власти долго не разрешали проводить спасательные операции. Лишь через 8 суток удалось снять аварийное судно с камней.

Однако во Владивосток удалось уйти только «Волховстрою», пользуясь туманом. Остальные 5 судов были отконвоированы японскими кораблями в порт на юге Сахалина. Освободить из-под ареста их удалось лишь через месяц.

Весной 1936 года пароход «Сучан» (капитан П. Иващенко) с 350 пассажирами попал у Сангарского пролива в сильный шторм. Подходили к концу запасы топлива.

К «Сучану» направился пароход «Двина» с углем. Так как перегрузка угля в штормовом море была невозможна, П. Иващенко, запросив японские власти, получил разрешение зайти в бухту Минная.

Но пароходы были задержаны японцами и отведены в порт Аомори, где находились под арестом около 3 месяцев. Капитаны их содержались в тюрьме для уголовников, подвергались допросам и грубому обращению.

В июле того же года у острова Тайвань японцы арестовали пароход «Терек» с грузом зерна и продержали без каких-либо оснований почти 2 месяца.

В 1938 году провокации участников и стали носить еще более агрессивный характер.

В феврале в сильный шторм попал пароход «Кузнецстрой» (капитан В. Калитаев), следовавший из Петрововска-Камчатского с грузом и пассажирами. Оставшиеся практически без топлива, судно с разрешения японских властей зашло для бункеровки в Хакодате.

Там его захватила военная полиция. Много дней моряков и пассажиров увозили на берег, где подвергали пыткам и издевательствам, заставляя отказаться от возвращения на Родину. А когда поняли безрезультатность этих попыток, обвинили капитана в незаконном заходе в японские воды и оштрафовали на крупную сумму. Только благодаря усилиям советских властей судно с экипажем и пассажирами было освобождено.

**В**о время вооруженного конфликта у озера Хасан в конце июля 1938 года Дальневосточное пароходство выделило для перевозки войск, оружия, боеприпасов, военной техники пароходы «Бурят», «Желябов», «Селенга», «Совет», «Франц Меринг», «Хабаровск», теплоход «Андрей Андреев», ледокол «Казак Поярков» и другие суда.

Пассажирский пароход «Ильич» превратили в плавучий госпиталь, начальником которого назначили опытного моряка Ю. Фивейского. Госпитальное судно под командованием Б. Шишова совершило несколько рейсов в район боевых действий, оказав большую помощь в эвакуации раненых.

За образцовое выполнение боевых заданий в период хасанских событий большая группа работников Дальневосточного пароходства отмечена государственными наградами. Ордена Красной Звезды удостоены начальник пароходства А. Тимофеев, капитаны судов Н. Артиюх, Г. Лещинский, С. Мышевский, Б. Шишов, помполиты К. Петровский и Н. Смирнов, кочегар П. Барабанчиков, грузчик П. Клищевников. Медалью «За боевые заслуги» награждены начальник полиграфотдела пароходства Н. Кольяков, начальник Владивостокского порта П. Борисов, диспетчер А. Фролов, капитаны судов П. Громов и А. Чернов, старшие механики И. Гурский и М. Крупка, боцман А. Зыболовый, моторист И. Ковалев, радиостанция О. Свергун, кочегар А. Певлюк, матрос К. Шараев, бригадир грузчиков А. Едулов, начальник цеха судоремонтного завода М. Воскобойников и другие. Знак «Участник хасанских событий» получили 137 работников пароходства.

**П**осле хасанских событий на Дальнем Востоке значительно возросли перевозки народнохозяйственных грузов. Однако в Европе уже полыхала вторая мировая война, и Англия и Франция, базируясь в своих колониальных владениях на Тихом океане, также сталичинить препятствия плаваниям наших торговых судов.

В конце 1939 года пароход «Селенга» (капитан А. Яскевич) шел из Манилы с грузом руды. В районе острова Тайвань к нему приблизился английский крейсер «Ливерпуль» и под прицелом орудий заставил следовать в Гонконг. Там судно простояло под арестом более 2 месяцев.

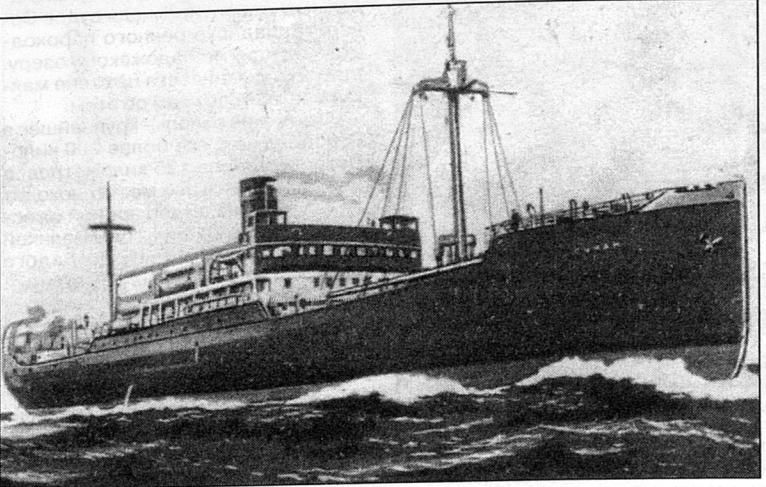
В марте 1940 года англичане разрешили ему следовать во Владивосток. Однако при выходе из Гонконга к «Селенге» подошел французский военный корабль «Арамис» и под предлогом, что его командр сомневается в при надлежности груза Советскому Союзу, приказал изменить курс и следовать в Сайгон. Капитан отказался.

Тогда французы подогнали к борту парохода баржу с 50 десантниками. Под угрозой оружия они сняли весь экипаж и отвели судно на буксире в Сайгон. Там арестованных моряков направили в лагерь, где они встретились с интернированным экипажем теплохода «Владимир Маяковский» Черноморского пароходства.

Более полугода моряки-дальневосточники находились в плену. Тяжелые лагерные условия, большая скученность людей в бараках, полный запрет общения с внешним миром, тропические болезни и отсутствие медицинской помощи изнурили пленников, но не сломили. Суда были освобождены, моряки вернулись на Родину.

**Д**альневосточное пароходство в 1941 году было единственным предприятием морского флота на Дальнем Востоке и имело в своем составе 86 судов суммарной грузоподъемностью 346 226 тонн. Оно обеспечивало перевозки народнохозяйственных грузов для развивающихся районов Восточной Арктики, Чукотки, Камчатки, предпринимательской промышленности, а также грузов внешней торговли на Японию, Китай и другие страны.

Вероломное нападение фашистской Германии на СССР прервало мирный труд моряков Дальнего Востока. С самого начала Великой Отечественной войны вся работа морского транспорта была подчинена во-



**Еще до начала Великой Отечественной войны 3 месяца незаконно содержались в японском плену моряки парохода «Сучан».**

енным задачам. Девиз — «Все — для фронта, все — для Победы!» стал законом для тружеников пароходства.

С началом войны дальневосточным морякам пришлось осваивать совершенно новые направления перевозок грузов из портов Австралии и Новой Зеландии, Персидского залива на Дальний Восток, из Англии — на Архангельск, а главное — из США на Владивосток.

Хотя подходы к основным советским портам Дальнего Востока не были блокированы, но практически пользование проливами было ограничено. Япония еще до войны закрыла Сангарский пролив, а с началом войны стала контролировать движение советских транспортных судов через пролив Лаперуз, а в зимний период — и через Цусимский пролив. В Атлантике караваны наших транспортных судов практически в каждом рейсе подвергались нападениям.

Война внесла суворые корректировки в условия мореплавания. Многие маяки и радиомаяки были отключены. Перестали поступать прогнозы погоды. Невозможно стало пользоваться хорошо изученными рекомендованными курсами.

И все же только за первый год войны моряки Дальнего Востока доставили 296 тыс. тонн импортных грузов; выполнили план воинских перевозок на 197%; стабильно обеспечивая захват грузов в порты и пункты побережья Дальнего Востока, доставили 1046 тыс. тонн.

Чтобы максимально обеспечить перевозки необходимых фронту грузов, особенно из США и Канады, требовалось резко увеличить количество судов и, что не менее важно, укомплектовать их экипажами.

Спешно снимались с прикола и ремонтировались старые суда, в большом количестве закупался флот за границей. Пароходству передавались суда, сумевшие вырваться из блокированной Балтики, Северного и Черного морей.

Правительство приняло решение направить на суда моряков торгового флота, ранее мобилизованных в Красную Армию. Принимались экстренные меры для доставки плавсостава во Владивосток: из осажденного Ленинграда была вывезена группа моряков во главе с капитаном А. Щетининой, с Черного моря прибыли капитаны И. Ман, М. Доросинский и многие другие.

Таким образом, благодаря экстренным мерам, флот пароходства к 1 января 1942 года составил 99 судов, а в начале 1945 года — 185; грузоподъемность его к концу войны по сравнению с предвоенным периодом выросла в 3,3 раза. Перевозки грузов в загранплавании составили: в 1942 году — 581 тыс., в 1945 году — 2620 тыс. тонн.

**В**о время всей Великой Отечественной войны Советский Союз строго соблюдал услов-

Несколько суток шторм носил шлюпку по морю. Не было пресной воды, практически отсутствовало продовольствие. Наконец на горизонте показалась кромка льда, а затем слабые очертания берега.

Высадившись на лед, моряки разделились на 2 группы: одна осталась у шлюпки (и больше о ней ничего не известно) — другая во главе с капитаном направилась к берегу. Дважды дни шли по льду моряки. Добраться удалось только двоим — кочегарам Петровичеву и Печерину.

Японцы встретили их крайне враждебно. Вместо оказания медицинской помощи, посадили раздельно в холодные сараи.

19 апреля в поселок прибыли японские офицеры с переводчиками. Начались допросы, угрозы, издевательства и избиения, продолжавшиеся суток.

Но ничто не сломило мужественных моряков. В июне 1944 года они были направлены на остров Хоккайдо, побывали здесь в трех тюрьмах, после чего в июле их отправили на Родину.

**5** апреля 1945 года Советское правительство денонсировало советско-японский договор о нейтралитете с Японией. Однако японцы провоцировали военные инциденты. Их самолеты систематически нарушили в разведывательных целях воздушное пространство СССР, а военные корабли — советские территориальные воды.

На протяжении всей войны японцы препятствовали нашему торговому судоходству на Дальнем Востоке.

Они систематически и без всяких причин задерживали советские суда, а в ряде случаев и топили их подводными лодками и самолетами. Всего в 1942—1944 гг. было задержано 178 судов и потоплены транспортные «Кречет», «Майкоп», «Микоян», «Перекоп». Суда «Павлин Виноградов», «Объ», «Ангарстрой», «Колхозник» были потоплены неопознанными подводными лодками.

Следовавший во Владивосток транспорт «Анадырь» (капитан Е. Чайка) 1 июля 1941 года был задержан в проливе Лаперуз вооруженным пароходом «Карафутомару» и тремя военными катерами. Несмотря на протест капитана, на советское судно поднялись 3 японских офицера, 20 солдат и несколько штатских. При осмотре судна офицеры всем своим поведением открыто выражали враждебность по отношению к советским морякам. Транспорт был задержан на 10 часов.

Суда «Каменец-Подольск» (капитан А. Зернышкин) и «Ингул» (капитан С. Башкатов) в 1942 году простояли под арестом в южносахалинском порту Отомари 60 суток, а «Ногин» (капитан И. Трескин) — свыше 2 месяцев.

Трагически погиб почти со всей командой транспорт «Кола» (капитан Л. Соловьев). 13 февраля 1943 года он вышел из Владивостока и через 2 дня был задержан японским военным кораблем. После 3-часового досмотра «Кола» отпустили, а на выходе в океан ее настигла торпеда, выпущенная подводной лодкой. За 2-3 минуты, пока судно еще держалось на плаву, многие члены команды успели покинуть тонущий транспорт. Вскоре они увидели силуэт всплывшей субмарины. Убедившись в гибели судна, она ушла, не оставив помощи находящимся в бедственном положении людям.

После 18-дневных лишений четверых оставшихся в живых моряков подобрал японский тральщик. Его командир потребовал от них письменного подтверждения, что «Кола» была торпедирована американской подлодкой.

Получив отказ, японцы доставили полуживых людей в тюрьму Осаки, где подвергли их пыткам. На Нагасаки японцы захватили личное имущество моряков, разграбили запасы технического снабжения, продовольствия. Ни о каком ремонте судов и речи быть не могло.

Только весной и летом 1942 года двум группам наших моряков удалось вернуться на Родину. В Гонконге осталось 37 человек для кон-



# «...И НА ТИХОМ ОКЕАНЕ

Годы войны были периодом массового трудового героизма и портовиков Владивостока. В конце лета 1941 года порт получил задание подготовить все звенья своего хозяйства к переработке большого количества грузов. Необходимо было срочно выполнить значительный объем строительных, дноуглубительных работ, произвести монтаж новых перегрузочных механизмов, заново перестроить подъездные железнодорожные и шоссейные пути, переоборудовать электросеть и водопровод.

Сотни трудящихся Владивостока выразили желание работать в выходные дни в порту, оказать помощь в быстрой подготовке причалов и механизмов к встрече караванов судов с грузами. Когда в порт пришел первый караван, хорошая подготовка к встрече судов, четкая организация труда обеспечили обработку судов с экономией времени 50 часов.

Постоянную помощь портовикам оказывали рабочие и служащие предприятий города, студенты, школьники. Ежедневно у ворот порта к началу рабочей смены собирались сотни людей. Многие из них пришли впервые, не знали условий работы. Портовики с большим вниманием относились к ним, помогали освоить приемы труда. Позднее городские организации выделили на длительное время тысячу человек для работы в порту.

Для ускорения обработки судов портовики Владивостока внедрили новый метод выгрузки — на два борта. Таким способом «Ангарстрой» был обработан досрочно на 67,5 часа, пароход «Джурма» — на 78 часов раньше срока.

Более 42 тыс. железнодорожных вагонов было загружено владивостокскими портовиками только в 1942 году. В последующие годы войны это количество намного возросло, достигнув в 1944 году 122 тысяч.

До войны объем доставки нефтепродуктов во Владивосток был очень небольшим. Совсем иные задачи встали перед дальневосточным танкерным флотом в годы Великой Отечественной войны. Несколько крупных танкеров, прорвавшихся через блокады вражеских кораблей и самолетов, совершили кругосветный переход и перебазировались на Дальний Восток; позднее танкерный флот пополнился новыми судами.

Портовики энергично провели реконструкцию нефтебазы, переданной Владивостокскому порту, в рекордно короткий срок осуществили мероприятия, позволившие обрабатывать крупнотоннажные танкеры. Реконструкция дала возможность производить одновременно приемку груза с танкеров и перекачку его в железнодорожные цистерны. Это позволило вместо плановых 30 тыс. тонн отправлять в месяц свыше 90 тыс. тонн.

Общий грузопоток через Владивостокский порт за годы Великой Отечественной войны выразился громадной цифрой — более 10 млн. тонн!

Через Владивосток прошло 8,2 млн. тонн импортных грузов — почти половина всех поставок союзников в СССР по ленд-лизу. И весь этот объем был доставлен советскими судами через Тихий океан.

Особой страницей в истории дальневосточного пароходства стал завершающий этап Второй мировой войны.

Потеряв после разгрома фашистской Германии своего союзника, Япония оказалась перед лицом коалиции, военно-экономический потенциал которой был неизмеримо выше. Особенно большие затрудне-

ния японская экономика испытывала после прекращения в 1945 году ввоза нефти из Бирмы, Британского Борнео и Индонезии.

Японское судостроение не могло восполнить огромные потери флота. За 1941–1945 гг. в Японии было построено 383 военных корабля и 1546 транспортных судов, а потери за тот же период составили 412 кораблей и 3126 судов.

Японское правительство понимало всю сложность положения и рассчитывало путем упорного сопротивления добиться выгодных для себя условий заключения мира. К лету 1945 года оно еще имело возможность продолжать войну, так как располагало значительными силами. Правящие круги рассчитывали также, что народ поддержит их в деле «защиты национальных устоев Страны восходящего солнца».

Войны, изгнать японских захватчиков из Маньчжурии и Кореи и тем оказать содействие китайскому и корейскому народам в их освободительной борьбе, вернуть нашей стране исконно русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова.

Ко времени вступления Советского Союза в войну против империалистической Японии американо-английские вооруженные силы овладели всеми островами Тихого океана, Филиппинами, Бирмой и вышли на ближайшие подступы к японской метрополии. Однако японские войска все еще продолжали удерживать отдельные острова южных морей и значительные районы Азиатского континента. Фронт обороны японцев на Тихом океане проходил по линии, включавшей Курильские острова, острова метрополии, острова Бонин, Волкано, Рюкю, Тайвань и далее

Однако наступление советских войск по всему фронту было таким мощным, что тогдашний премьер-министр Японии Судзуки 9 августа заявил: «Вступление сегодня утром в войну Советского Союза ставит нас окончательно в безвыходное положение и делает невозможным продолжение войны».

**С**ущественный вклад в подготовку к военным действиям против Японии внес морской транспорт Дальневосточного бассейна, который к тому времени был значительно усилен. К осени 1945 года в его составе находилось более половины всего тоннажа Наркомата морского флота — 190 судов общей грузоподъемностью свыше 1 млн. тонн.

На выполнение заданий военного командования, связанных с перегруппировкой войск, перевозкой военной техники и других снабженческих грузов, были мобилизованы почти все транспортные суда Дальневосточного пароходства (начальник Г. Мезенцев) и весь флот Николаевского-на-Амуре пароходства (начальник С. Маркелов). Такие суда, как «Ижора», «Менделеев», «Находка», «Новороссийск», «Ереван», «Десна»,



— к юго-западным районам Китая. Сохраняя превосходство над союзниками в сухопутных войсках, Япония уступала им в авиации и кораблях. К началу 1945 года она имела под ружьем 5365 тыс. человек, в том числе на оккупированной территории Китая 1856 тыс. Кроме того, в стадии формирования находилось еще 44 дивизии. Японская авиация насчитывала около 8400 самолетов. Понесший большие потери японский флот состоял из 6 линкоров, 4 авианосцев с 48 самолетами, 7 крейсеров, 22 эсминцев и 44 подводных лодок.

Союзники имели двойное превосходство в авиации и еще большее — в кораблях. На 1 января 1945 года Тихоокеанский флот США насчитывал 23 линкора, 94 авианосца, 57 крейсеров, около 350 миноносцев и 217 подводных лодок. Британское соединение кораблей на Тихом океане включало в себя 4 авианосца, 2 линкора, 4 крейсера и 12 эсминцев.

Такой исход операции не предвещал скорого окончания войны. Премьер-министр Англии У. Черчилль, выступая в палате общин, говорил о том, что никто не знает, «сколько времени продлится подавление сопротивления Японии».

Это вынудило союзников обратиться к Советскому Союзу с просьбой вступить в войну против Японии. На Крымской конференции глав правительств СССР, США и Англии в феврале 1945 года Советский Союз, верный союзническому долгу, согласился вступить в войну с Японией через два-три месяца после капитуляции Германии. На Потсдамской конференции в июле 1945 года правительства США и Англии подтвердили свою заинтересованность в вступлении СССР в войну.

Советский Союз в войне против империалистической Японии преследовал справедливые политические цели. Он стремился ликвидировать последний очаг агрессии и ускорить окончание Второй мировой

— «Игарка», «Псков», «Трансбалт», спешили из отечественных и зарубежных портов во Владивосток, Советскую Гавань, Николаевск-на-Амуре и Петропавловск-Камчатский с горючим, боеприпасами и другими военными грузами для предстоящих военных операций.

Экипажи и портовики выполняли погрузочно-разгрузочные работы в рекордно короткие сроки. Так, в конце мая владивостокские грузчики затратили на разгрузку парохода «Новороссийск» два с половиной дня вместо нормативных 10, а транспорт «Сталинград», доставивший 10 тыс. тонн груза, был обработан на 13 суток раньше планового срока. В июне портовики выполнили такой же объем работ еще быстрее — за 36 часов. В последующем столь высокие показатели стали нормой для всего коллектива порта.

Объем перевозок воинских грузов неуклонно увеличивался, несмотря на сильное обострение обстановки на море в связи с денонсацией советско-японского договора о нейтралитете и несогласованные действия американского флота в Японском море. Военно-морские силы Японии все чаще нападали на советские суда. Значительно затрудняли мореплавание массовые минные постановки американской авиации.

В начале 1945 года морские грузопотоки между портами Приморского края и Камчатки шли через скованый льдами пролив Лаперуз. Тяжелая ледовая обстановка здесь и в низовьях Амура задержала судоходство вплоть до мая.

Навигация на Амуре и в Амурском лимане открылась 19 мая. Снова начал использоваться освоенный в более ранние годы путь из Японского моря в Охотское через Татарский пролив.

В июне-июле резко увеличился

объем перевозок на западное побережье Сахалина и в портпункт Моркальво, где сосредоточивались войска, готовящиеся к операции по освобождению южной части острова. Небольшие суда «Амур», «Байкал», «Ветла», «Желябов» и другие перевели туда через обмелевший за зиму северный фарватер Амурского лимана свыше 4 тыс. военнослужащих и 80 тыс. тонн грузов.

По мере приближения начала военных действий интенсивность воинских перевозок возросла настолько, что Управлению Дальневосточного пароходства пришлось к доставке боевой техники и войск в порты Охотского моря и Петропавловск-Камчатский привлечь и суда заграничного плавания — они доставляли эти грузы по пути в США и Канаду.

**8** августа 1945 года Советский Союз присоединился к Потсдамской декларации, главное условие которой — требование безоговорочной капитуляции японских вооруженных сил. В тот же день правительство СССР опубликовало заявление о вступлении в войну с Японией. В нем подчеркивалось, что Советский Союз, идя на это, руководствуется справедливыми политическими целями: стремится ускорить окончание Второй мировой войны, надежно обеспечить безопасность своих дальневосточных границ, вернуть исконно русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова, оказать помощь китайскому и корейскому народам в их освободительной войне против японских захватчиков.

Экипажи дальневосточных судов проявили исключительное мужество и стойкость в боевых ситуациях. Разбивая неблагоприятные метеорологические и гидрографические условия, они внесли весомый вклад в освобождение Южного Сахалина и Курильских островов, приняли активное участие в освобождении Северной Кореи.

Они высаживали десанты в северокорейские порты. Для этого Дальневосточное пароходство выделило 13 транспортов: «Караганда», «Лозовский», «Ломоносов», «Менделеев», «Плеханов», «Саратов» и другие.

Были также привлечены суда Главсевморпути, Наркомата рыбной промышленности и Дальстроя.

12 августа небольшие десанты морской пехоты были успешно высажены быстроходными боевыми кораблями и катерами в портах Юки и Расин. Транспортные суда доставляли подкрепления в освобожденный Расин.

Высадка десанта в корейские порты Юки (Унчи), Расин (Наджин), Сейсин (Хонджин) проходила в сложных условиях. Порты располагались в хорошо укрепленных гаванях, в которых могли базироваться десятки боевых кораблей противника. Их прикрывала мощная береговая оборона. Все подходы к корейским портам были хорошо заминированы не только японцами, но, как позже выяснилось, и американцами.

Командование ВМФ США предложило штабу Тихоокеанского флота официальные данные о своих минно-заградительных действиях лишь 21 августа, когда все побережье Северной Кореи уже было освобождено. Одна из первых групп судов, вступивших в архипелаг, подняла флаг на минахолице в устье реки Унчи, устроив вражескую минную поляну. Одним из первых кораблей, подорвавшимся на мине, стал транспорт «Ноготки». Одна из первых групп судов, вступивших в архипелаг, подняла флаг на минахолице в устье реки Унчи, устроив вражескую минную поляну. Одним из первых кораблей, подорвавшимся на мине, стал транспорт «Ноготки».

После подрыва на минах тральщики и транспортные суда пришлось отказываться от перебазирования в Расин маневренных сил флота. Это затруднило осуществление десантной операции по овладению укрепленной японской военно-морской базой Сейсин.

Враг упорно сопротивлялся. Требовалось подкрепление в живой силе и военной технике. Перед моряками Дальневосточного пароходства была поставлена задача доставить его.

# СВОЙ ЗАКОНЧИЛИ ПОХОД»

В первый конвой на порт Расин из Владивостока 15 августа 1945 года вместе с боевыми кораблями вышли пароходы «Сучан» и «Камчатнефть», теплоход «Танкер № 1». На порту «Сучана» находилось 800 десантников, 2 подвижных зенитных артиллерийских дивизиона с полным вооружением, боеприпасами, прочим, автомашинами, тракторами.

Переход был сложный, в тумане. Вход в бухту Расин, следуя за военным кораблем ТОФ, «Сучан» нарочито на мину. От взрыва вышли из строя главные машины, рулевое управление, погас свет. Судно понесло на скалы.

В критический момент капитан Факторович дает команду: «Отдать оба якоря!» Инерция была повышена, и пароход носовой частью осунулся грунта. В этот момент подаваясь на минах «Камчатнефть» и «Танкер № 1».

Через час после взрыва «Сучана» в нем удалось ввести в действие рулевое управление, судно снялось с мина, стало на якорь и приступило к переброске десанта на берег.

Еще два взрыва рядом с «Сучаном» во время очистки фарватера от мин разъяснили фарватера от мин разъяснили новые повреждения в машине, радиорубке, кранах.

Целую неделю шло разминирование бухты, после чего «Сучан» пошел к причалу. И вдруг — снова взрыв, снова — повреждения и ихстранение, а затем — погрузочно-разгрузочные работы и следование в порт.

В день победы над милитаристской Японией, 3 сентября 1945 года, «Сучан» прибыл во Владивосток, выхваченный из бухты «Танкер № 1».

Высадка десанта в порт Сейсин осуществлялась судами «Ногин», «Дальстрой» и «Невастрой». 16 августа 1945 года они под охраной минного заградителя «Аргунь», 2 тральщиков и 3 сторожевых кораблей пошли к порту.

Во главе конвоя шел пароход «Ногин» (капитан А. Могучий). На рассвете, когда до порта оставалось совсем немного, раздались два взрыва. Судно накренилось, погас свет, вышли из строя главная машина, рулевое управление, радиостанция.

Следом подорвался на минах «Дальстрой» (капитан В. Банкович).

Сорваны подшипники главного вала, оторвалась нагнетательная коробка пропливного насоса, через образовавшиеся трещины потек мазут. Мало того — потерявший управление «Ногин» носом вошел в левый борт «Дальстроя», образовав большую пробоину.

Неуправляемые суда при помощи спомогательных кораблей ВМФ подались к причалу. Десантники тут же вступили в бой, машины команды приступили к устранению повреждений, а палубные — к выгрузке, вначале вручную, а после ликвидации последствий взрыва — лебедками.

Только вооружение оказывалось апричале, оно тут же превращалось в огневые точки. Аналогичная ситуация постигла и пароход «Невастрой» (капитан Б. Хадур). На подходе к порту в районе первого тюмра взорвались две мины. Однако судно сумело подойти причалу своим ходом.

Десантники, не дожидаясь спуска ракет, устремились в бой. Огневые точки врага были подавлены установленным на судне орудием. Моряки «Невастрая» приступили к ликвидации пожара в порту.

Все суда самостоятельно вернулись во Владивосток.

И после освобождения портов Оки, Расин и Сейсин транспорты продолжали перевозить туда войска и военные грузы. При выполнении этих рейсов моряки действовали

ли, проявляя боевой и трудовой геройзм. Так, экипаж теплохода «Комилес» (капитан А. Бородин), получив задание доставить в Сейсин артиллерийский полк, произвел погрузку за 20 часов — в 3 раза быстрее, чем предполагалось по плану, а выгрузка в Сейсинском порту заняла всего 18 часов вместо предусмотренных 45.

Только флотом Дальневосточного пароходства, без учета судов других морских транспортных организаций, в порты Северной Кореи было доставлено более 31 тыс. тонн воинских грузов. Моряки-дальневосточники с честью справились со своими задачами в десантной операции в Северной Корее.

**М**ежду тем на главном направлении — в Маньчжурии войска Забайкальского и 1-го Дальневосточного фронтов разгромили основные силы Квантунской армии, вышли к военно-политическим и промышленным центрам северо-восточных провинций Китая, а через несколько дней соединились с Китайской народно-революционной армией.

Оказавшись перед очевидностью



сокрушительного поражения, японское правительство решило пойти на безоговорочную капитуляцию. 14 августа оно известило правительства Советского Союза, Соединенных Штатов Америки, Великобритании и Китая, что император Хирохито принял условия Потсдамской декларации.

Однако Квантунская армия еще продолжала сопротивление. Маршал Советского Союза А. Васильевский 17 августа предложил ее командующему прекратить боевые действия на всем фронте и сложить оружие.

**Т**ем временем войска трех советских фронтов продолжали очищать от японских оккупантов районы Северо-Восточного Китая и Северной Кореи.

Успешно развивалось наступление и на Южном Сахалине. В операции здесь участвовали суда Наркомморфлота и Наркомрыбпрома, имевшие богатый опыт погрузочно-разгрузочных работ в открытом море и на рейдах. Они использовались для высадки десантов и перевозки на захваченные плацдармы резервов, тяжелого вооружения и других средств усиления.

Наступавшая вдоль западного побережья 79-я стрелковая дивизия довольно быстро преодолела приграничную оборону японцев и продвинулась к Котонскому укрепленному району. Чтобы облегчить прорыв вражеской обороны, Северная Тихоокеанская флотилия должна была высадить десант в порт Эсютуру (Углегорск), в глубоком тылу укрепленного района. Однако отсутствие разведанных вынудило нанести удар несколько восточнее — по Торо (Шахтерск).

Было сформировано 4 десантных отряда. В состав четвертого вошли

суда Крабтреста «Краболов № 2» и «Краболов № 3». Но в ходе непосредственной подготовки они были заменены пароходом «Петропавловск».

Два первых десантных отряда на рассвете 16 августа вошли в порт Торо. Японский гарнизон капитулировал.

На следующий день «Петропавловск» в сопровождении двух сторожевых катеров и траулера доставил сюда из Ванино артиллерию, боевую технику, тыловые подразделения и средства снабжения. Это способствовало развитию наступления десанта в направлении порта Эсютура.

В тот же день наши войска освободили город Яма-Сигай, а оттуда прорвались к Эсютуру и во взаимодействии с десантом, высаженным с моря, овладели им.

Для дальнейшего развития наступления было решено высадить крупные силы в порт Маока (Холмск).

Первый конвой вышел из Советской Гавани 19 августа 1945 года. Кроме военных кораблей, в него вошли транспорт «Всеволод Сибирцев», «Краболов № 3» и судно Дальневосточного пароходства «Измаил».

Рано утром в тумане конвой подошел к порту Маока и сразу же начал высадку десанта. Сопротивление вначале застagnитых врасплох японцев становилось все более упорным. Однако постоянно прибывающие подкрепления обеспечивали успех советских войск.

В отряд, сформированный для высадки второго эшелона, входили суда «Измаил», «Всеволод Сибирцев», «Краболов № 3», «Тельман» и «Багратион». 20 августа они перебросили в Маока подразделение 113-й стрелковой бригады и сводный батальон морской пехоты.

Ранним утром стали на якорь на внешнем рейде Маока, держа машину и команду в постоянной готовности. В 6 утра «Самарканда» получил команду первым заходить в порт.

Пароход медленно подошел к пустому причалу. По штурмтрапу на него спустились 2 матроса и завели концы.

Со стороны города гремели залпы орудий. Пушки, находящиеся на палубе, были заранее раскреплены, стрелы выведены за борт, поэтому, как только прижались бортом к причалу, началась выгрузка. Десант с ходу вступил в бой у окраин города.

За «Самарканом» в порт вошли «Новороссийск», «Сталинград» и другие суда. Солдаты соорудили из бревен настил, перекинули его через борт на причал, и танки своим ходом пошли в бой.

В тот же день завершилось полное освобождение Южного Сахалина. Но и в последующие дни Дальневосточное пароходство продолжало доставку туда войск и воинских грузов. Теплоход «Смольный» (капитан Г. Очедредник) перевез в порт Маока пулепетную роту и штаб дивизии с группой связи. Пароход «Измаил» (капитан В. Веронд) доставил туда же пехотный полк. Обратным рейсом он вывез в Советскую Гавань раненых и привел на бисерную японскую шхуну и две баржи. «Всеволод Сибирцев» вторым рейсом привез в Маока груз и прибуксировал ремонтную базу для катеров-охотников.

В обеспечении успеха наступательных действий советских войск большую роль сыграли также портовики Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Советской Гавани, Ванино. Работая круглые сутки, они пе-

реработали в точно заданные сроки все грузы, предъявленные военным командованием.

В советских портах твердо соблюдались требования военного времени, проявляясь высокая бдительность. Это особенно ярко показал случай, произошедший 18 августа. В тот день над Владивостоком со стороны моря появился самолет. В это время у причалов и на рейде стояло много боевых кораблей и транспортных судов. У мыса Бурный находился пароход «Апшерон», груженный боеприпасами. В нефтеагаваны на якоре стоял танкер «Таганрог» (капитан К. Зайцев), закончивший слив 16 тыс. тонн бензина.

Было известно, что над заливом будет летать советский самолет, ожидался также прилет американского гидросамолета типа «Каталина». Тем не менее, получив от сигнальщика доклад о появлении самолета, на танкере объявили боевую тревогу.

И, оказалось, не напрасно. Неопознанный самолет, как потом выяснили, управлялся летчиком-смертником «камикадзе». Он имел задание взорвать крупное судно, что и попытался сделать, спикировав на «Таганрог».

Однако помешала меткая очередь с танкера. Самолет загорелся и рухнул в море рядом с судном.

**В** тот самый день, 18 августа, началась Курильская десантная операция, завершившая военную кампанию на Дальнем Востоке.

В освобождении северной группы Курильских островов, помимо 47 боевых и вспомогательных кораблей, участвовало 17 судов Наркомморфлота, Главсевморпути и Наркомрыбпрома («Буревестник», «Волхов», «Генерал Панфилов», «Дальневосточник», «Коккинаки», «Красное знамя», «Лебедь», «Максим Горький», «Менжинский», «Москалово», «Полярный», «Пугачев», «Рефрижератор № 2», «Туркмен», «Север», «Урицкий», «Чапаев»).

Высадка на Шумшу началась на рассвете 18 августа под прикрытием огня береговой батареи с камчатского мыса Лопатка и кораблей отряда артиллерийской поддержки. Вслед за передовым отрядом на берег доставлялись основные силы десанта.

Японцы сопротивлялись отчаянно. Наступление десанта на острове Шумшу продолжалось и тогда, когда по радио было передано сообщение японского правительства о капитуляции. Японский парламент вручил Советскому командованию письменное заявление о том, что части 92-й пехотной дивизии «на основании приказа свыше в 16 часов 19 августа прекращают всякие боевые действия».

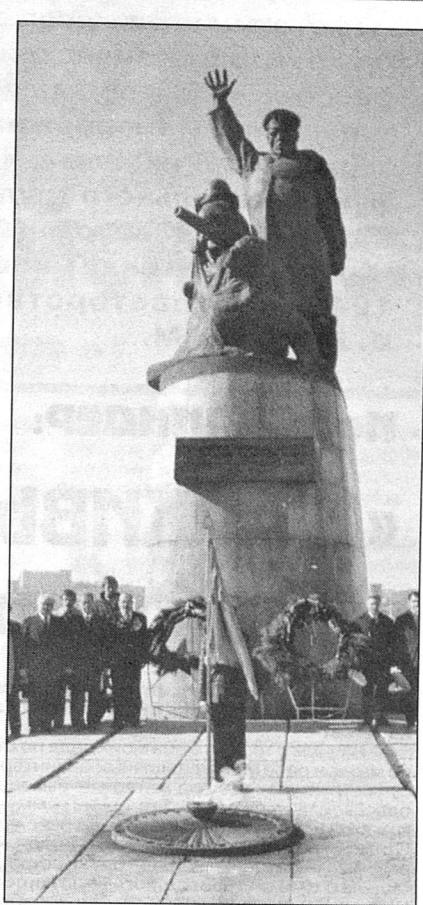
Японцы сопротивлялись отчаянно. Наступление десанта на острове Шумшу продолжалось и тогда, когда по радио было передано сообщение японского правительства о капитуляции. Японский парламент вручил Советскому командованию письменное заявление о том, что части 92-й пехотной дивизии «на основании приказа свыше в 16 часов 19 августа прекращают всякие боевые действия».

Однако 20 августа отряд советских кораблей, следовавших в бухту Катаока для принятия капитуляции японских войск, подвергся сильному артобстрелу с островов Шумшу и Парамушир. Серьезные повреждения получил минный заградитель «Охотск».

Советское командование возобновило наступление. 1 сентября 1945 года радио Москвы передало сводку Совинформбюро о занятии нашими войсками острова Кунашир и освобождении от японских войск всех Курильских островов.

Однако торговые суда по-прежнему продолжали совершать рейсы на Курилы, перевозя военную технику и личный состав для закрепления боевых успехов.

Суда Наркомата морского флота



перевезли свыше 280 тыс. тонн воинских грузов — почти втрое больше первоначально предусмотренного, что было вызвано возрастанием размаха операций на приморских направлениях. Это явилось существенным вкладом морского транспорта в разгром милитаристской Японии, в возвращение Родине открытых и освоенных русскими людьми Южного Сахалина и Курильских островов.

**З**а проявленные мужество и геройство в годы Великой Отечественной войны 2379 работников Дальневосточного пароходства удостоены высоких правительственных наград. Звание Героя Советского Союза получили 4 человека, орден Ленина — 62, Красного Знамени — 82, Отечественной войны I степени — 62, Отечественной войны II степени — 103, Красной Звезды — 189, Трудового Красного Знамени — 154, «Знак Почета» — 407, медали «За отвагу» — 92, «За боевые заслуги» — 160, «За трудовую доблесть» — 315, «За трудовое отличие» — 527 человек.

Наград Родины удостоены более 300 работников Владивостокского порта.

На 11 судах Дальневосточного пароходства установлены мемориальные доски («Азербайджан», «Сахалин», «Ванцетти», «Караганда», «Комилес», «Невастрой», «Сучан», «Урицкий», «Уэлен», «Старый Большевик»).

В сентябре 1945 года за образцовое выполнение боевых заданий командования в войне с японскими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество приказом командующего Тихоокеанским флотом от имени Президиума Верховного Совета СССР было награждено еще 282 работника пароходства. Среди них один — орденом Красного Знамени, 39 — орденами Отечественной войны I и II степеней, 67 — орденом Красной Звезды и 176 — медалями.

Таким образом, всего за 1941-1945 гг. 2661 работник Дальневосточного пароходства удостоен государственных наград.

В. ГОРДЕЙЧИК.  
В. КОНТАЛЕВ.