**ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ**

**ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ПАРОХОДСТВО - СТРАТЕГИЧЕСКИЙ КОЗЫРЬ СТАЛИНА**

На Дальневосточном бассейне с самого начала войны морские перевозки, несмотря на договор с Японией о нейтралитете, были сопряжены с большими трудностями и опасностью. В августе 1941 года министр иностранных дел Японии Т. Тэйдзиро заявил, что перевозки военных материалов из США во Владивосток создают «затруднительное положение для Японии». После совещания со Сталиным, Нарком иностранных дел В.М. Молотов заверил японское руководство, что оснований для беспокойства быть не должно, так как доставляемые из США грузы предназначены исключительно для военных действий на Западе, поэтому всякие попытки воспрепятствовать этим перевозкам будут рассматриваться Советским Союзом как акт недружелюбия.

В 1941 году Дальневосточное морское пароходство имело в своем составе 70 пароходов и 15 теплоходов общей грузоподъемностью около 350 тыс. тонн. Тогда, оказавшись в Тихоокеанских водах из-за военных событий в Европе, многие суда других пароходств были оставлены на Дальнем Востоке. Кроме этого собственный флот из 4 больших пароходов имел «Дальстрой».

С началом войны, работа флота и портов, по указанию И.В, Сталина, была быстро перестроена. Было организовано снабжение пунктов Приморского побережья, Сахалина, Камчатки, Крайнего Севера всем необходимым, налажена перевозка стратегических грузов из США, Канады и других союзных стран, прием грузов в портах и отправка их в европейскую часть СССР. Перед промышленным комплексом Дальстроя, И.В. Сталиным, в 1941 году была поставлена задача по повышению эффективности производства за счет увеличения добычи золота и олова путем внедрения новых технологий. Для создания двухлетнего запаса по золоту и выявления сырьевой базы редких металлов он поставил задачу форсирования поисково-разведочных работ в Охотско-Колымском районе. 29 марта 1941 года решением И.В. Сталина (Постановление Совнаркома СССР) район деятельности Дальстроя был расширен, достигнув огромной территории в 2 266 000 квадратных км, что составило 10 % территории СССР.

В течение всей войны И.В. Сталин, оставаясь верный себе, настойчиво искал наиболее оптимальные варианты организации своего стратегического козыря - Дальневосточного пароходства, всей структуры судоходства Дальнего Востока. В результате этого была выработана наиболее оптимальная системе транспортных связей между центром и Дальневосточным регионом, а работа Дальневосточного пароходства была полностью подчинена нуждам обороны страны. Например, в октябре 1944 года в целях повышения качества работы, распоряжением И.В. Сталина в Дальневосточном бассейне были восстановлены политотделы пароходств, а также институт помощников капитанов по политической части на судах заграничного плавания. В переписке с президентом США Ф, Рузвельтом, И.В. Сталин достиг договоренности о ремонте советских судов в портах США и Канады. Там же они стали получали бункер, снабжение, вооружение, проводили военную подготовку экипажей.

В августе 1941 года на океанских линиях работало 17 судов Дальневосточного пароходств. Одни обслуживали линию Владивосток – тихоокеанские порты США, другие доставляли во Владивосток стратегическое сырье (каучук, олово, свинец, молибден и вольфрам) из портов Индонезии, Бирмы, Малайи, Австралии и Новой Зеландии. В условиях боевых действий в Юго-Восточной Азии и Индийском океане советские суда в 1942 года сделали 17 рейсов в Персидский залив, доставив оттуда 65 тыс. тонн груза для нашей страны.

Обстановка в районе дальневосточных морей и в Тихом океане резко обострилась после того, как Япония 7 декабря 1941 года начала войну против США и Великобритании. После этого Тихий океан стал зоной боевых действий и советские суда стали подвергаться нападениям с обоих сторон. Причем, если американцы атаковали советские суда по ошибке, то японцы, в большинстве случаев, преднамеренно. Так после захвата японской армией Гонконга, там были уничтожены четыре ремонтировавшихся там советских судна. В Китайском море был потоплен пароход «Перекоп», у острова Минданао танкер «Майкоп», в Бенгальском заливе пароход «Анастас Микоян». В декабре 1941 года в Гонконге был потоплен пароход «Кречет». В 1942 году японцами был потоплено судно «Ангарстрой» с грузом сахара, американскими подводными лодками пароходы «Кола» и «Ильмень». Оперативная обстановка на Тихом океане оставалась опасной для советских моряков до самого конца войны. В марте 1944 года в Охотском море был потоплен японской подводной лодкой пароход «Белоруссия», в апреле 1944 года в северной части Тихого океана был торпедирован пароход «Павлин Виноградов». В июне 1945 года в Японском море у пролива Лаперуза был по ошибке торпедирован американской подводной лодкой крупнейший транспорт Дальневосточного пароходства «Трансбалт». Однако случались и счастливые случаи. Так в мае 1942 года пароход «Уэлен», следовавший в Австралию, был атакован японской подводной лодкой. Завязалась двухчасовая артиллерийская дуэль, в ходе которой моряки «Уэлена» уничтожили подводную лодку.

Следует сказать, что И.В, Сталин внимательно следил за деятельностью советских пароходов в Тихом океане и болезненно воспринимал сообщения о гибели того или иного судна. Успехам же, наоборот, радовался и даже, по возможности, лично благодарил капитанов за проявленное мужество и героизм. Вот пример одного из таких общений И.В. Сталина с одним из капитанов дальневосточного пароходства, описанный в воспоминаниях А.А. Афанасьевым: «Танкер «Батуми» был внезапно атакован японским самолетом на подходе к Владивостоку. Так как на танкере были установлены зенитные пулеметы, капитан танкера Зайцев дал команду обстрелять самолет. В результате японский самолет был сбит. На борт танкера прибыли местные власти и представители командования. Я вызвал из порта плавучий кран и водолазов. Спустя несколько часов самолет с японским летчиком был поднят, а Военный совет наградил капитана танкера «Батуми» и членов экипажа из тех, кто отражал налет, боевыми орденами. Танкер Батуми» под командованием капитана Зайцева работал отлично. Совершив 6 рейсов из Владивостока в США, он даже в Америке был освобожден от портовых сборов. Об этом я доложил Сталину. Вскоре мне по ВЧ позвонил А. Микоян и сказал:

- Пригласи на борт танкера «Батуми» все местное командование и руководство края, вручите капитану вымпел, отпразднуйте и имейте в виду, что в 6 часов по местному времени капитана вызовет по ВЧ товарищ Сталин. Но капитану об этом до поры до времени говорить не надо. Все руководители сидели за обильным столом и чествовали капитана и экипаж танкера. Неожиданно вбегает офицер-пограничник и обращается к своему командующему, генералу П. Зырянову:

- Разрешите обратиться к товарищам Афанасьеву и Зайцеву? Офицер сообщил, что Сталин вызывает по ВЧ немедленно обоих. Моя машина стояла у борта танкера. Предложив гостям про­должать трапезу, перепоручив гостей помполиту, мы с капитаном через несколько минут уже были в моем кабинете. Видя растерянность капитана, я сказал ему:

- Товарищ Сталин сильно занят, поэтому доложи о выполнении шести рейсов и готовности выполнять задания. Слушай больше сам, что он скажет!

Я доложил буквально в нескольких словах, что все идет в соответствии с планом. Сталин сказал:

- Знаю! Передайте трубку капитану Зайцеву!

Капитан также довольно спокойно доложил, что судно гото­во выполнить следующее задание. Сталин спросил:

- Чем вам помочь?

Зайцев растерялся, не зная, что ответить, так как все необходимое было: судно новое, полностью снабжено, питание вполне достаточное, все снабжение получили в США. Он пожал плечами, посмотрел на меня и вдруг сказал:

Товарищ Сталин, разрешите приобрести в США холодильничек?

- Какой холодильничек? - спросил Сталин.

- Небольшой, обычный холодильник для кают-компании.

- Обратитесь к товарищу Афанасьеву по этому вопросу, - сказал Сталин и повесил трубку.

Я разрешил капитану приобрести два холодильника для экипажа и кают-компании и автомашину «Виллис» для развоза команды, в связи с короткими стоянками танкера».

\*\*\*

С момента заключения 7 ноября 1941 года между СССР и США договоренности о постановках стратегического сырья, боеприпасов, военной техники и продовольствия в рамках программы ленд-лиза грузовые перевозки между Владивостоком и портами Западного побережья США и Канады приняли стратегический характер. Маршрут доставки грузов ленд-лиза в СССР через Тихий океан был более безопасным, чем арктический, хотя определенный риск все же существовал. Морская часть маршрута от западного побережья США до дальневосточных советских портов занимала 18-20 суток. Дело в том, что, несмотря на существование советско-японского Пакта о нейтралитете Япония, как союзница нацистской Германии, закрыла для прохода советских судов незамерзающий Сангарский пролив. Другой незамерзающий пролив - Корейский был под контролем японских ВМС. Первый Курильский пролив контролировался японскими военными с острова Шумшу, а пролив Лаперуза полностью просматривался береговой ох­раной Японии. Причем оба эти пролива зимой замерзали. Наши суда при проходе проливов систематически останавливались, досматривались и надолго задерживались японскими военными кораблями. С весны 1943 года плавание в США стало осуществляться только через пролив Лаперуза, несмотря на ужесточение режима плавания японскими властями. Чтобы уменьшить зависимость судоходства от политики Японии, И.В. Сталин приказал принять срочные меры по налаживанию плавания судов через мелководный Татарский пролив и Амурский лиман. До осенних штормов здесь напряженно работали землечерпательные суда, промывая канал необходимой глубины через мелководный бар. Теперь часть судов из США стала следовать во Владивосток этим путем, минуя пролив Лаперуза. Однако им приходилось частично разгружаться в портах Охотского моря, чтобы пройти опасное мелководье. Оставленный груз перевозился затем во Владивосток на каботажных судах. Часть крупнотоннажных судов приходилось разгружать в Петропавловске-на-Камчатке.

С началом войны в этом регионе тихоокеанские маршруты могли обеспечиваться только советскими моряками, а торгово-транспортные суда ходили лишь под флагом СССР. Как правило, транспорты шли через Тихий океан по одному, без какой-либо охраны и под покровом строжайшей тайны.

Для ледовой проводки через полярную зону караваны собирались в бухте Провидения. В 1942 году руководство руководитель Главсевморпути контр-адмирал И.Д. Папанин обратился к И.В, Сталину с запиской «Об использовании Северного морского пути для военных перевозок в навигацию 1942 года», в которой отмечалось, что «Северный морской путь при наличии в нашем распоряжении ледокольных средств используется в нави­гацию 1942 года не более 1/3 своей пропускной способности...

Расстояние от Сиэтла до Архангельска через Северный морской путь составляло 5687 миль. Из них на протяжении 1600 миль возможна встреча со льдами, остальные 4087 миль - плавание чистой водой. По времени это будет около 40-45 суток, а для судов, направленных в Игарку 35-40 суток. Переход же в настоящее время из Нью-Йорка в Архангельск через Атлантический океан 4713 миль - составляет около 40 суток. Поэтому И.Д. Папанин предлагал эффективнее использовать арктическую трассу для перевозок стратегического сырья, поставок по ленд-лизу, а также оборудования и всего необходимого для Урала, Сибири и восточных районов страны.

И.В. Сталин, рассмотрев предложение Папанина, полностью его одобрил, сделал соответствующие распоряжения и грузооборот по Северному морскому пути в порты Певек, Тикси, Диксон, Дудинка c каждым годом стал нарастать. Уже в 1943 году, по сравнению с 1942 годом, он увеличился по ленд-лизу в 1,8 раза.

Следует отметить, что на Дальний Восток и в Арктику через Тихий океан шли, главным образом, мирные грузы, включая машины, оборудование, нефтепродукты и продукты питания. Далее через Сибирь они «перекатывались» в Европу железной дорогой. Стоит отметить, что около 2/3 подвиж­ного состава (паровозы с тендерами и вагонами) поступило по ленд-лизу во Владивосток из американского Портленда на специально оборудованных, по распоряжению И.В. Сталина, под них советских лесовозах.

С февраля 1943 года океанские перевозки стали осуществляться поступавшими по ленд-лизу в Дальневосточное морское пароходство крупнотоннажными сухогрузами типа «Либерти», массовое производство которых было налажено в Сан-Франциско и Портленде. Всего СССР получил в военные годы, благодаря настойчивости И.В. Сталина, 40 таких транспортов. Кроме того, Дальневосточному морскому пароходству, в составе которого к началу войны имелось всего 85 судов, достались по ленд-лизу от США 27 танкеров и 63 старых отремонтированных судна. Характерно, что по распоряжению И.В. Сталина, 20 их них досрочно (до сентября 1945 г.) были возвращены в Америку из-за неудовлетворительного технического состояния.

В силу влияния ряда субъективных и объективных причин процесс ленд-лизовских поставок из Америки в СССР не всегда носил планомерный и ровный характер. К субъективным причинам, главным образом, следует отнести сильное влияние в правительственных и военных кругах Соединённых Штатов приверженцев политики изоляционизма, не желавших сближения Америки с Советским Союзом, а также проявлявших настроения недоверия и вражды к нему. Это приводило к тому, что порой Сталину приходилось лично решать с президентом США частные и малозначительные вопросы. Однако в сложившейся ситуации другого выхода у него просто не было.

Зимой 1943-1944 годов большая часть Охотского моря и пролива Лаперуза в очередной раз покрылось льдом. Однако, вовремя направленные на Дальний Восток линейные ледоколы «Анастас Микоян», «Лазарь Каганович» и «Красин» позволили спасти ситуацию и провести через льды более 260 судов с грузами.

Стратегическое значение Дальневосточного пароходства для снабжения СССР вооружением, военной техников и другими военными грузами, заставило Сталина напрямую заняться вопросом срочного пополнения судового состава пароходства.

На Дальний Восток были переброшены 39 советских судов, находившиеся в океанах, на момент начала Великой Отечественной войны, кроме того несколько судов были переведены Северным морским путем с Севера. В 1944 году началось получение судов по ленд-лизу в США, а также закупка там же судов помимо программы помощи. Всего из США в 1944 году было получено 40 океанских судов.

К концу 1944 года советский торговый флот на Дальнем Востоке насчитывал уже 185 судов общей грузоподъемностью 1,2 млн тонн, что более чем в три раза превысило довоенный уровень. Танкерный флот пароходства также был увеличен за счет перевода танкера «Сахалин» с Черного моря и приобретения танкеров в США. Пять танкеров пароходства освоили надежную перевозку высокооктанового авиационного бензина. Для перевозки мощных паровозов были оборудованы четыре однотипных больших лесовоза. Более половины дальневосточных судов работало на океанских заграничных линиях. Как правило, одновременно в плавании находилось 35 и более океанских судов. Объем ежегодно доставляемых во Владивосток грузов начал стремительно расти и вскоре превысил 2 млн тонн. При этом основную долю составляли: военная техника, паровозы, промышленное оборудование, продовольствие и жидкое топливо. Так как собственных командных кадров на Дальнем Востоке для такого количества судов не хватало, с разрешения И.В. Сталина, были задействованы капитаны, опытные штурманы и механики с Балтики, Черного моря и Мурманска.

В воспоминаниях А.А. Афанасьева есть любопытный момент, как быстро решал И.В. Сталин вопросы, связанные с кадрами для Дальневосточного пароходства: «Я был вызван в Москву, на работу в Наркомат морского флота СССР, на Дальнем Востоке в те дни наш танкер, под командой капитана Алексеева, одного из опытнейших моряков, ранее награжденного французским правительством золотой медалью за спасение людей с горящего пассажирского судна «Жорж Филиппар» следуя из США, выскочил в тумане на прибрежные камни в проливе одного из японских островов. Японская печать опубликовала статью, из коей следовало, что США снабжают СССР высокооктановым бензином для военной авиации, а танкер находится теперь у них, и американский бензин будет использован японцами в борьбе против США. Нашей разведкой статья эта была доложена И. Сталину. Мне позвонил Поскребышев и пригласил к себе. Зная об аварии танкера, мы приняли необходимые меры спасения, направили судно под командованием опытного капитана Стоферта. приказали перекачать бензин и попытаться снять танкер с камней.

Придя в приемную, я увидел командующего Тихоокеанским флотом адмирала Юмашева, наркома госбезопасности Абакумова, генерального прокурора. Через приемную прошли Молотов, Микоян, Берия. Пригласили войти в кабинет и нас. Все сели. Сталин молча мягко и неслышно расхаживал около стола. Абакумов зачитал перевод японской статьи. Сталин, обращаясь к адмиралу Юмашеву, спокойно сказал:

- Необходимо немедленно уничтожить бензин, танкер, чтобы прекратить японскую провокацию. Американцы могут клю­нуть на статью и прекратить поставлять нам бензин.

Танкер находится в территориальных водах Японии. Послать туда корабль - это нарушить границу. Может возникнуть военный конфликт, вы нам приказали избегать конфликтов, не втягиваться в войну с Японией, - ответил Юмашев.

Сталин молча повернул голову к Берии. Тот, пожав плечами. что-то кратко ответил по-грузински. Тогда Сталин повернулся ко мне. Я встал, сказал:

- Разрешите! В настоящий момент там, у аварийного судна, находится второе, которое снабжено длинными шлангами и должно откачать бензин в свои танки, если не помешает шторм. Пока погода стоит благоприятная. На все это необходимо двое суток. Думаю, что танкер без груза снимем с камней. Если нет, первый же шторм его разобьет.

Сталин, видно, удовлетворенный докладом, молча подошел и. глядя мне в глаза, тихо, и зло сказал:

- Аварии не прекращаются - видно, не всех еще аварийщиков посадили. Отдадим вас прокурору, я уже как-то предупреждал...

- Товарищ Сталин, я прокурора не боюсь, совесть у меня чиста, моряки честно выполняют все задания в тяжелых военных условиях, - твердо ответил я.

Сталин повернулся ко всем сидящим и сказал, не повышая голос:

- Ну, если прокурора не боится, давайте его послушаем, - и подошел к столу.

Меня в наркомате главный морской инспектор Д. Лухманов снабдил справкой в защиту капитана. Однако я почувствовал, что доклад о всех навигационных трудностях плавания в воен­ное время присутствующие не поймут, и решил: говорить о войне на море, как она есть.

- Товарищ Сталин! Даже с решающих позиций на фронте вы время от времени снимаете передовые воинские части на пополнение и отдых: иначе они погибают все до одного. Бойцы привыкают к непрерывным атакам, разрывам снарядов и свисту пуль, перестают «кланяться» им и уходить в укрытия, чувствуя себя обреченными. Появляется безразличие к смерти. Наши же моряки работают без перерыва. Нет у нас возможности дать им отдых. Хочу открыто доложить, что там, в США, на корабли проникают немецкие агенты. Даже среди грузчиков есть немцы и итальянцы, которые, загружая наши суда, подсовывают «адские машины» и «зажигалки». В море суда внезапно взрываются, возникают пожары. В океане к тому же суда торпедируются неизвестными подводными лодками. Даже спасшиеся команды иногда неделями на шлюпках качаются среди холодных волн, замерзают или погибают от голода. А если кого-то случайно проходящее наше судно спасет, тот, придя в себя, просит опять отправить его в морс. Каждый советский моряк стремится внести свой вклад в разгром фашизма. Суда приходят к нам во Владивостокский порт, а мы стремимся скорее их разгрузить и отправить обратно в океан, в США, за новыми военными грузами для фронта.

ко мне с просьбой помочь ему вывезти из голодного блокиро­ванного Ленинграда жену и дочку. На мою телеграмму в гор­совет получил страшный, ответ. Но это факт: «Дочь отправля­ем «Дорогой жизни», мать убила голодная людоедка-свекровь». Что мог я сказать механику?.. Уходя в военный океан, многие моряки от усталости, перенапряжения и отсутствия сведений о близких потеряли вкус к жизни. Нет, они не ропщут, молча выполняют правительственные задания - война есть война. Но там, где апатия, - там и аварии.

Я стоял красный от волнения, возбужденный.

- Ваши предложения? - спокойно спросил Сталин.

- С приходом судов во Владивосток предлагаю снимать на отдых капитанов, командный состав, свободный от вахты, чтобы дать им возможность в семьях, у кого они есть, прийти в себя, почувствовать вкус к жизни. Но многие и семей не имеют. Где им пробыть это время? Для этого просим на время войны передать нам санаторий НКВД. Это большое каменное новое здание в хорошем парке в 19 километрах от Владивостока. Товарища Микояна просим выделить фонды для питания за счет продовольствия, которое мы привозим из США. Просим вывезти из блокированного Ленинграда семьи наших моряков, по возможности поручить выяснить состояние семей, это вернет морякам силы, и я уверен, что аварии прекратятся.

Берия что-то сказал Сталину по-грузински, но последний ответил по-русски:

- Отдай.

Все поняли, что это касалось санатория.

- Товарищ Сталин, - продолжал я уже более храбро, - на Дальнем Востоке не хватает капитанов, штурманов, механиков, прошу эти кадры вывезти из блокадного Ленинграда, там флот стоит, бездействует. Не хватает и рядового состава, американцы сейчас форсируют строительство судов и нам их передают, но принимать некому.

- Дадим команду генералу армии командующему Дальнево­сточным фронтом товарищу Апанасенко выделить вам воинскую часть, о количестве договоритесь лично с ним: все ваши просьбы удовлетворим, -

Сталин посмотрел на генерального прокурора и спросил:

- Аварийщики-капитаны арестованы?

- Сидят, - ответил невозмутимо прокурор.

- От того, что они сидят, пользы мало. Выпустите их, отдайте Афанасьеву. Пусть плавают, доставляют все, что дают американцы по ленд-лизу.

Я был счастлив, изо всех сил пытался сдержать улыбку. Сталин, видно, заметил это. Приблизился и сказал:

- Приготовьте проект указа о награждении дальневосточных моряков, пошире включите всех тех, кто вам помогал, и по готовности доложите.

- Есть! Благодарю! Будет исполнено! - повеселев, ответил я.

…Принятые Государственным Комитетом Обороны решения выполнялись немедленно. Позвонил по ВЧ через сутки во Вла­дивосток и узнал, что капитаны во главе с И. Маном, наиболее известным из них, освобождены (правда, острижены наго­ло) и направлены в отдел кадров для назначения на суда. Санаторий пароходство от НКВД уже принимает».

Следует отметить, что в случае необходимости срочного принятия решений, И.В. Сталин напрямую общался и решал вопросы с руководством Дальневосточного пароходства - с А.А. Афанасьевым, В.Ф. Федотовым и Г.А. Мезенцевым. Основными вопросами, которые решал Сталин с дальневосточниками, являлись - увеличение количества судов и обеспечение их опытными кадрами, а также расширение и улучшение работы приморских портов, и в первую очередь, Владивостокского порта.

В воспоминаниях А.А. Афанасьева есть интересное описание того как проходило у с Сталина совещание, в результате которого Дальневосточное пароходство получило новых 12 американских танкеров: «Как-то в один из дней первой военной зимы меня вызвали на совещание Государственного Комитета Обороны СССР. В приемной у Поскребышева собрались, в основном, военные. Я был приглашен на случай, если возникнут вопросы по перевозкам морем военных грузов из США и Англии… В приемную вошли Молотов, Микоян, Маленков, заместители главнокомандующего, в том числе генерал армии Хрулев, за ними последовали остальные… Сталин появился в своем-обычном костюме без знаков различия и регалий, брюки заправлены в мягкие сапоги, бесшумной походкой подошел к столу. С его появлением все будто замерли… Сталин с минуту помолчал. Затем, указав рукой на стол, тихо сказал:

- Садитесь!

Все расселись. Сталин, медленно прохаживаясь около стола, слушал доклады военных. Длинных высказываний он не любил, потому иногда прерывал говорящего:

- Вы плохо воюете.

Если возникали вопросы, тут же переключался на Молотова, который курировал производство и поставки танков фронту, на Маленкова, если вопрос касался авиации, или на Микояна, отвечавшего за снабжение армии всем необходимым. Неожиданно и я оказался в центре внимания. Заместитель командующего одного из фронтов заявил, что сильные морозы, не хватает теплого белья, и просил добавить водки. Сталин нахмурился и подозрительно спросил:

- Сколько получаете?

- По сто граммов.

- Плохо воюете, - сказал Сталин и обратился к адмиралу А. Головко, командующему Северным флотом:

- А вы сколько получаете?

- Сто граммов.

- Вот как надо драться, - не повышая голоса, вновь обратился Сталин к предыдущему докладчику. - На Севере фашисты бьются, но и на метр пройти не могут. - И добавил: - Дайте бойцам Северного флота по триста граммов водки! Там действительно холодно, и воюют они достойно.

Генерал армии Хрулев, заместитель главнокомандующего по тылу, сказал Сталину, что не может выполнить его указание, - нет спирта.

Сталин молча повернулся к Микояну, тот - к Хрулеву. Произошла какая-то заминка. Я, наблюдая это со своего кресла у дальней стенки, невольно улыбнулся…

- Почему вы улыбаетесь? - спросил он.

Не успел я ответить, как А. Микоян встал и, показав на меня рукой, громко сказал:

- Это он виноват, что нет спирта.

- Все, что запланировано Соединенными Штатами, в этом квартале моряками вывезено, последний танкер со спиртом на подходе к Владивостоку. Нужно просить Рузвельта о дополнительной отгрузке спирта. Наши танкеры - на подходе к США, и под погрузку мы можем поставить танкер буквально на днях, - спокойно ответил я.

Но мой ответ почему-то не удовлетворил Сталина, и он спросил, какие грузы сейчас на пути во Владивосток.

- Военная техника, паровозы, платформы, станки, взрыв­чатка, продовольствие, кокосовое масло, оборудование для воен­ных заводов, бензин для авиации и пшеница...

Сталин не спеша закурил трубку и тихо спросил:

- Сколько тонн пшеницы нужно на тонну спирта?

Я смущенно ответил:

- Точно сказать не могу, но приблизительно 5-6 тонн.

- У вас какое образование? Среднее? Высшее? И вы не знаете? Пойдите, точно узнайте и доложите!

Я вышел в приемную, позвонил в Наркомат морского флота, было пять часов утра, дежурный не мог ответить. Я поручил быстро посмотреть в справочниках, позвонить куда следует, разбудить того, кто знает, но данные должны быть точные и основываться на источнике, через пять минут позвонить в приемную Сталина - позвать меня.

Выйдя из приемной в коридор, я, к своему удовольствию, увидел идущего навстречу наркома пищевой промышленности Зотова. К нему и обратился...

- Скажи, что шесть тонн, не ошибешься, - ответил он и поспешил дальше.

Вернулся в кабинет храбро - сам нарком пищевой промышленности подсказал, сомнений не может быть, - и громко доложил:

- Шесть тонн на тонну спирта.

- Какой источник? - спросил Сталин.

- Нарком пищевой промышленности Зотов, - доложил я.

- Он тоже не знает, - сказал Сталин...

Микоян, спросив генерала Хрулева о потребностях в спирте на очередной квартал, увеличил цифру чуть ли не вдвое и обратился к Сталину:

- Надо просить Рузвельта поставить это количество в сле­дующем квартале.

Я попросил слова и доложил, что существующими танкера­ми это количество нам не перевезти, нужно просить американ­цев передать нам на время войны по ленд-лизу несколько тан­керов. Микоян поддержал, добавив, что танкеры понадобятся и для перевозок горючего из США на Владивосток, которые бу­дут резко увеличены в ближайшее время. Сталин предложил Микояну подготовить телеграмму Рузвельту, обосновав и включив в нее просьбу поставить нам 12 новых больших танкеров.

Вышли из кабинета в седьмом часу утра, все возбужденные… Я был доволен: моряки Дальнего Востока получат новый быстроходный танкерный флот…. Плавания через Тихий океан на новых судах будут безопаснее».

А вот, не менее интересный отрывок из воспоминаний А.А. Афанасьева, где он описывает, как был решен вопрос курировавшим Наркомат морского флота, по указанию Сталина, Микояном: «Как-то я был на приеме у Микояна. В это время доложили, что по ВЧ из Ленинграда его вызывает Жданов, и он снял трубку. Слушая Жданова, Анастас Иванович как-то преобразился и очень быстро, но тепло стал рассказывать о подходе продовольствия к «Дороге жизни», взял со стола сводки и начал перечислять ему количество и наименование продовольствия, заверив, что принимаются необходимые меры к увеличению поставок, и что вопрос сейчас стоит об увеличении про­пускной способности «Дороги жизни». Окончив разговор, Микоян задумался, как-то потемнел, осунулся и озабоченно сказал:

- Плохо живут ленинградцы: голодают, умирают... Но вы­стоят! Давайте поможем им - от вас, моряков, многое сейчас зависит.

- Все мы на Дальнем Востоке болеем за Ленинград, - сказал я, - получаем письма о страшно тяжелом положении ленинг­радцев. У многих моряков семьи остались там. Так хотелось бы помочь, вывезти их…

Дела решал он (А.И. Микоян – В.Ш.) смело, не любил длинных докладов или объ­яснений, находил быстро главное, задавал конкретные вопро­сы. остро реагировал, если ответ был неудовлетворителен или если докладчик не находил правильного решения.

- Говорите, кому и чем нужно помочь, смелее говорите, - быстро и резко сказал Микоян, одобрительно кивнув головой.

- В связи с увеличением перевозок и передачей нам из США по ленд-лизу судов типа «Либерти» чувствуем острый недоста­ток опытных капитанов, старших механиков, вообще корабель­ного комсостава. В Ленинграде значительная часть наших мряков ушла на фронт, часть судов там блокирована. Командный состав этих судов и моряки, как и жители, голодают, болеют, многие пишут, что хотели бы пойти на фронт, но ослабели, их не берут. Вот нам и предлагают свои услуги такие опытные капитаны, как Федотов, Фармаковский, Цибулькин, Павлов, Николаев, Невский, Гаврилов... Пишут, что, если не помогут, им уже по возрасту не перенести блокады. А они хотели бы участвовать в разгроме фашистов. Начальник Балтийского пароходства капитан Панфилов сообщает, что организовали на пассажирском теплоходе «Молотов», стоящем на Неве, санаторий для наиболее тяжелых больных, дистрофиков, чтобы поддержать их, поставить на ноги.

- Что же нужно? - живо спросил Микоян.

- Выделить красноармейские пайки для санатория и помочь вывезти их потом на Дальний Восток, оказать помощь по вывозу семей моряков.

- Пусть Панфилов подготовит конкретные предложения и вылетает в Москву, я приму и помогу, - кратко ответил Микоян и кивнул головой в знак окончания аудиенции.

Через несколько дней капитан М. Панфилов подробно доложил о тяжелом состоянии балтийских моряков, о том, как они обеспечивают морские перевозки в Кронштадт и другие базы ВМФ под артиллерийскими обстрелами, участвуя в обороне Ленинграда.

Микоян внимательно слушал, не перебивая, и помог в организации санатория, выделив необходимое питание».

За годы Великой Отечественной войны Дальневосточное пароходство превратилось в крупнейшее транспортное предприятие страны. К началу 1945 года транспортный флот состоял уже из 185 судов обшей грузоподъемностью 1,2 млн. тонн, т.е. в 3,3 раза больше довоенного уровня. В дальневосточные порты СССР было доставлено около 100 американских судов, транспортных (грузо-пассажирских), из которых 18 единиц в августе 1945 г. на период войны с Японией были мобилизованы и переданы из Дальневосточного государственного морского пароходства в состав соединений Тихоокеанского флота в качестве войсковых транспортов.

Японские ВМС, по данным ВМФ СССР, на 10 апреля 1945 года задержали 189 советских торговых судов, причем транспорты «Каменец-Подольский», «Ингул» и «Ногин» на два и более месяцев, 4 транспорта были повреждены огнем авиации и артиллерии, из которых позже 3 оказались безвозвратно потеряны, а 5 кораблей и судов были потоплены. Еще 2 судна погибли по неизвестным причинам. Вместе с тем, районы и время потопления наших судов позволяют предположить, что данные лодки принадлежали Японии. В результате данных атак со стороны японцев погибли 163 и были ранены 16 советских гражданских и военных моряков.

Следует отметить, что указания И.В. Сталина относительно не провоцирования японцев на агрессивные действия, грамотная работа дипломатов, позволили нашим морякам существенно снизить в 1941-1944 годах количество морских конфликтов с Японией. При этом, разумеется, что советско-американские связи в дальневосточном регионе в 1941-1945 годах неизбежно влекли за собой обострение советско-японских отношений. Кардинально разрешить их и было призвано решение И.В. Сталина о вступление СССР в войну против Японии в августе 1945 года.

Летом 1945 года И.В. Сталин привлек моряков-дальневосточников, к участию в боевых действиях против Японии. Около 40 транспортных судов Дальневосточного морского пароходства были выделены его решением для перевозки войск и военных грузов. Суда Дальневосточного пароходства высаживали десанты в Северной Корее, на Южном Сахалине и Курильских островах. При этом пароходы «Сучан», «Ногин», «Дальстрой» получили повреждения, подорвавшись на минах. В целом, с поставленными Сталиным задачами в советско-японской войне 1945 года моряки-дальневосточники справились достойно.

\*\*\*

С первого дня Великой Отечественной войны большой проблемой Владивостокского порта стали заторы, из-за огромной массы поступающих одновременно грузов, которые порт был не в состоянии быстро принимать и обрабатывать. Требовалась срочное расширение и механизация порта. Решением этого сложнейшего, но жизненно важного для страны вопроса занялся И.В, Сталин. Он не только лично утвердил, план расширения и модернизации Владивостокского порта, но затем и лично его курировал. Пока шли работы по расширению и модернизации с заторами справлялись по-русски – авралами.

Из воспоминаний Заместитель Наркома Внешней торговли М.Р. Кузьмина: «В конце 1942 года возникла сложная ситуация: наши порты как дальневосточные, так и северные не справлялись с приемом грузов. Американцы стали угрожать, что сократят нам поставки по ленд-лизу, поскольку наши порты забиты импортом и мы не можем справиться с их отправкой. Пришлось заниматься этим вопросом вплотную. 22 декабря 1942 года я был командирован во Владивосток (командировал М.Р. Кузьмина Сталин – В.Ш.), где пробыл почти 5 месяцев. Работа была очень сложная. Приморская дорога не справлялась, порт был забит, все склады, все причалы. Нашли решение - устроили перевалочную базу километрах в 120 от Владивостока на станции Перелетная. Складов там практически не было, но была большая площадка для грузов Государственного управления материальных резервов. Организовали составы-«вертушки», за сутки из Владивостока отправляли 2-3 «вертушки». Дело было зимой. Площадка большая, под снегом, но железнодорожные пути были, вагоны можно было подавать и на площадку разгружать. Так освобождали причалы Владивостокского морского порта, чтобы принимать суда. они стояли в очереди в ожидании разгрузки. Проблем было много. Не хватало рабочих-грузчиков, приходилось обращаться к командующему ТОФом Юмашеву, чтобы он помогал нам моряками, солдатами».

Следует отметить, что И.В. Сталин довольно быстро добился от американцев поставки самой современной строительной и портовой техники (грузовики, бульдозеры, автокраны, и гусеничные паровые, и портальные краны, другое портовое оборудование), после чего модернизация Владивостокского порта пошла ударными темпами. По решению И.В. Сталина в помощь Владивостоку были направлены специалисты-портовики и монтажники из Мурманска и Архангельска.

В июле 1943 года, решением И.В. Сталина, Владивостокскому порты была передана от Главнефтеснаба нефтебаза в Амурском заливе. Вскоре, после быстрой реконструкции, она уже принимала вместо плановых 30 тыс. тонн нефти - 90 тыс. тонн.

Из воспоминаний А.А. Афанасьева: «Звонок ВЧ раздался ровно в 18 часов по-московски. У нас была уже ночь следующего дня. Тревожный для нас звонок. Взяв трубку, я сказал:

- Афанасьев слушает.

В трубке раздался голос Сталина. Он сказал, что моряки-дальнево­сточники успешно, несмотря на сложную военную обстановку, доставляют нужные военные грузы из США для фронта, но этого мало. Рузвельт согласен дать больше. Необходимо увели­чить перевозки, сделать больше рейсов... Рузвельт по просьбе Сталина передал нам 50 новых морс­ких судов типа «либерти» и 15 танкеров. Поставки необходи­мой техники. вооружения, боеприпасов, продовольствия воз­росли. Танкеры непрерывно доставляли из США горючее для авиации, спирт и т. д. Но нефтебаза Главснаба в Амурском заливе не справлялась с приемкой от танкеров топлива. Она должна была ежедневно отгружать фронту'500 железнодорожных цистерн, однако это задание не выполняла.

Я обратился в Государственный Комитет Обороны с прось­бой воздействовать на Главснаб и увеличить пропускную спо­собность базы. Вместо воздействия получил решение Совмина СССР о передаче нефтебазы морякам. Так руководство нас вос­питывало: «Не справляется другой, жалуешься - возьми в свое подчинение и наведи порядок». Полученная телеграмма за подписью Сталина взволновала весь коллектив: работали несколько суток без сна, пока не вы­полнили задание.

Наступила осень, в море начались непрерывные туманы. В связи с войной маяки не горели. Японские острова тоже не были освещены: светомаскировка, маяки потушены. Плавание было сопряжено с опасностью, с одной стороны, быть торпе­дированным и погибнуть в холодном океане, с другой - выско­чить на прибрежные неосвещенные скалы в тумане. Прибывало много техники, автомашин. Владивосток, На­ходка были забиты грузами, железная дорога не справлялась с подачей порожних вагонов - их надо было гнать через всю Сибирь. Начали складировать грузы на временное хранение в Петропавловске-Камчатском, в Нагаево. Только Владивостоку ежедневно нужно было 800 вагонов, а железнодорожники пода­вали половину.

Первый секретарь крайкома партии Н. Пегов решил помочь морскому порту, позвонил Сталину и сообщил, что морской порт забит грузами, некуда складировать прибывающее обору­дование, железная дорога не справляется с подачей вагонов.

Сталин кратко сказал:

- Площади, улицы в городе есть? Складывайте там. Все, что успеем из США привезти, - наше. - И повесил трубку.

Я был рядом во время разговора. Обсудили указание и нача­ли складировать технику на необорудованных площадях.

Густые туманы в океане повлекли за собой ряд аварий су­дов. Известный капитан И. Ман, командуя морским судном типа «Либерти», наскочил на прибрежные скалы у берегов Се­верной Камчатки,

Чтобы избежать встречи с подводными вражескими лодка­ми при пересечении Тихого океана, морякам рекомендовали, выходя из портов США, подниматься вдоль берега на север, к Берингову проливу, и там пересекать океан. В этом районе осенью, а особенно - зимой, сплошные штормы, сильное вол­нение не позволяет подводной лодке всплывать, а туман сокра­щает видимость. Этот вариант менее вероятной встречи с под­водными пиратами в то же время делал мореплавание более сложным и по погодным условиям, и по навигационным, так как все маяки были потушены. При торпедировании гибнет морское судно, ценнейший груз, экипаж. Конечно, война есть война - без потерь не бывает. Понимал, что за аварийность будет спрос, готовился к немалой головомойке. И вот последовал вызов.

Прибыл в Кремль… Я вошел в длинный кабинет… При сравнительно малом росте Сталин выглядел человеком внушительного, плотного телосложения, но ходил по кабинету легко, даже молодцевато. Руки не подавал.

За столом сидел А. Микоян. Сталин стоял с короткой труб­кой в правой руке, одет в защитного цвета френч с отложным воротником, без всяких регалий, брюки заправлены в мягкие грузинские сапоги. Лицо серое, покрытое следами оспы, как принято говорить, - корявое. Он молча смотрел на меня. Вместо приветствия я сипло что-то прохрипел от волнения. И беспомощно стоял у двери.

- Помогите мне найти спички, подойдите сюда, к столу! - услышал я глухой, тихий, едва понятный голос с сильным гру­зинским акцентом.

Мысленно пожалев, что не курю и у меня нет спичек, подо­шел к столу. На нем лежали иностранные газеты, на углу - желтый кожа­ный кисет. Сталин, подзывая за спичками к столу, дал мне возможность взять себя в руки.

- Мы вас пригласили, чтобы посоветоваться, - тихо сказал он. - Моряки успешно в суровой военной обстановке справля­ются с доставкой грузов из США фронту. Но плохо с железно­дорожными вагонами, через всю Сибирь надо гнать порожняк, чтобы подать вам под погрузку... Нельзя ли через океан пере­возить паровозы и вагоны в собранном виде?

- Мне приходилось после революции участвовать в перевозке морем паровозов из Швеции в СССР. В трюмах судов надо проложить рельсы, а палубы некото­рых судов придется в США основательно укрепить. И не ваго­ны, а платформы со снятыми колесами перевозить вполне мож­но и нужно, - ответил я спокойно.

- Это отлично, - поддержал мою мысль Сталин. - Паровоз снимается с судна, ставится на рельсы, а за ним и платформы. И на них грузится присланное для фронта. Мы ускорим по­ставки вооружения и продовольствия фронту и поможем НК ПС паровозами и платформами.

- Товарищ Сталин! Для разгрузки паровозов во Владивосто­ке необходимо просить Рузвельта одновременно с паровозами поставить нам и мощный кран большой грузоподъемности, спо­собный разгружать паровозы, а вес их - не менее ста тонн.

- Когда вы выезжаете на Дальний Восток? - спросил Сталин.

- У меня есть еще дела в наркомате, дня через два выеду.

- Выезжайте немедленно! Там ждут большие дела. Посове­туйтесь с народом, он вам подскажет, как разгружать паровозы.

- Есть выехать с первым поездом, - ответил я. - Разрешите быть свободным?

- Ему в крае плохо помогают разгружать суда, - обратился к Сталину Микоян.

- Все грузы идут транзитом. Считаю, ему необходимо дать полномочия Государственного Комитета Обо­роны, чтобы мог решать все вопросы на месте.

- Правильно! Дать ему полномочия Государственного Коми­тета Обороны! Эта работа для него - главная, не возражаю, - сказал Сталин.

И уже мне:

- Немедленно возвращайтесь на Дальний Восток, мы сообщим, кому следует!

- Спасибо за доверие, товарищ Сталин, постараемся быстро выполнить ваши указания.

…Меня назначили уполномоченным Государственного Ко­митета Обороны СССР по морским перевозкам военных гру­зов по ленд-лизу из США и Великобритании для нужд отече­ственного фронта…»

Еще один отрывок из воспоминаний А.А. Афанасьева, где он описывает, как выполнялись указания И.В. Сталина во Владивостоке по увеличению объемов принимаемого и обрабатываемого груза: «Дело пошло веселее, перевозки увеличивались, но не хвата­ло рабочих рук. В порт на разгрузку привлекались заключен­ные, воинские части, военные моряки, особенно активно помо­гали пограничники, которые брали судно целиком под разгруз­ку. Привлекалось население Владивостока, школьники. Естест­венно. ребят старших классов ставили на безопасные и посиль­ные работы - скажем, на разгрузку и погрузку в вагоны легких пищевых грузов. Но и этого не хватало. Целые дни и ночи мы проводили на причале порта, изыски­вая резервы ускорения разгрузки. Но директивные органы тре­бовали увеличения перевозок из США по ленд-лизу, повыше­ния провозной способности флота и пропускной способности Владивостокского порта и организации разгрузки судов в дру­гих портах и портпунктах Дальнего Востока. Владивостокский порт работал круглосуточно, напряженно. Мы никогда прежде не перерабатывали столько оборудования. Раньше порт был слабо механизирован. Теперь, одновременно с разгрузкой морских судов, ускоренными темпами шел монтаж портальных кранов, что начали прибывать из США. Фронт и тыл нашей Родины стали регулярно получать и грузы, поступаемые из США по ленд-лизу, и все то, что мог дать дополнительно наш Дальний Восток».

В результате проведенной, под контролем И.В. Сталина, модернизации, техническая оснащенность Владивостокского порта возросла к 1943 году, по сравнению с довоенным уровнем, в 7,5 раза. За годы войны портовики Владивостока перегрузили около 10 млн тонн грузов, в том числе 8 млн тонн импортных. Благодаря настойчивости и энергии И.В. Сталина, Владивосток стал основным импортным портом страны. Всего за годы войны порт Владивостока загрузил и отправил на запад почти 400 тысяч вагонов и платформ, более 10 миллионов тонн грузов, из которых 7,9 миллиона тонн были импортом, обработал 32 тысячи транспортных судов. В целом за годы войны Владивосток переработал импортных грузов почти в 4 раза больше Мурманска и почти в 5 раз больше Архангельских портов.

Помимо Владивостока, некоторую часть грузов принимали порты Петропавловск-Камчатский, Нагаево и Николаевск-на-Амуре. Так второстепенный до войны дальневосточный порт в Нагаево, резко увеличив свой грузооборот, принял только в 1943 году более 500 тыс. тонн грузов.

Что касается торгового порта в Петропавловске-на-Камчатке, то он был создан по решению И.В, Сталина почти с нуля. Когда в конце 1941 года во Владивостокском порту образовался фактический затор из-за массы одновременно прибывших грузов. Сталин распорядился подготовить для приема грузов Петропавловск-Камчатский. Там грузы, по крайней мере, можно было на время складировать. Перед началом навигации 1942 года Сталин отправил на Камчатку уполномоченного Государственного Комитета обороны по Дальнему Востоку А.А. Афанасьева. Едва тот долетел до Петропавловска, там его уже ждало подписанное Сталиным Постановление Совнаркома № 99-РС от 29.05.42 г. и «О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта». Строительство морского торгового порта в Петропавловске-Камчатском было в планах развития Севморпути, но было спланированно на более поздние сроки.

16 октября 1943 года И.В. Сталин принял решение, на основе которого 23 октября того же года Наркомат морского флота издал приказ № 366 о строительстве в Петропавловске-Камчатском капитального механизированного морского торгового порта. Приказ подписан наркомом Морфлота П.П. Ширшовым. Практически сразу же начались работы по созданию нового порта. В октябре 1943 года Сталин посылает в Петропавловск уполномоченного ГКО и начальника Севморпути И.Д. Папанина, с последующим личным докладом ему о ходе строительства и имеющихся проблемах. 5 декабря 1943 года в Петропавловск уже пришел первый крупнотоннажный пароход «Белоруссия» с портовым оборудованием. Руководителем строительства порта И.В. Сталин назначил опытного инженера и руководителя А.Н. Виноградова. К работам были привлечены заключенные. Только в самом начале строительства образование территории порта велось отсыпкой вручную. По мере поступления импортной техники ручной труд вытеснялся машинами. По распоряжению Сталина для ускоренного строительства Петропавловского пор из США поступали грузовики «Студебеккер», компрессоры «Катерпиллер», передвижные электростанции, портальные краны, копры, цемент и многое другое. На гидротехническом участке работали 16 мощных экскаваторов. Петропавловский порт был построен в рекордный срок. Первый капитальный причал, на котором был установлен 100-тонный портальный кран, начал принимать грузы уже в апреле 1944 года. Еще три причала и склады во второй половине 1944 года. Строительство Петропавловского порта до сегодняшнего дня является уникальным не только по срокам, но и по качеству.

За 1944-1945 годы Петропавловский порт успел принять и обработать 2,6 млн. тонн грузов. Это больше чем Мурманск и примерно в 1,5 раза больше Архангельской группы портов. Следует отметить, что построенный в рекордные сроки решением И.В, Сталина в условиях войны Петропавловск-Камчатский морской торговый порт, в значительной мере определил все послевоенное развитие экономики Камчатской области.

Более 0,5 млн тонн грузов (продовольствие, оборудование, жидкое топливо) приняли порты Восточной Арктики - Певек и Тикси. В 1942 году 5 судов смогли пройти с грузами ленд-лиза Северным морским путем даже до Архангельска. В 1943 году с востока до Архангельска смогли прорваться Суда «Андреев» и «Моссовет», два других судна были потоплены немецкими подводными лодками в Карском море. Несмотря на это, в 1944 году в порты Восточной Арктики из США и Канады было доставлено 107 тыс. тонн груза. Для проводки следовавших с востока по Севморпути судов, решением И.В. Сталина, были задействованы все находившиеся на тот момент в строю линейные ледоколы: «Ленин», «Иосиф Сталин», «Красин» «Лазарь Каганович» и «Анастас Микоян». К ним в 1944 году прибавился полученный от американцев по ленд-лизу ледокол «Северный ветер». Операциями по проводке судов Севморпутем руководил И.Д. Папанин, который лично докладывал Сталину об их ходе.

Несколько недостроенных к началу войны дальневосточных портов, по приказу Сталина законсервировали, чтобы не разбазаривать и без того ограниченные силы с и средства. Так были законсервированы строящиеся силами НКВД портпункты Находка и Советская гавань.