

С. К. Лебедев

К вопросу подготовки десантных операций Тихоокеанского флота СССР в портах Кореи в августе 1945 г.

О советско-японской войне 1945 г. существует значительная литература, опирающаяся в том числе на документы Центрального архива Министерства обороны РФ (далее — ЦАМО)¹, воспоминания военачальников и свидетельства участников боевых действий. Мемуаристы не всегда совпадают в оценках операций с авторами официальных публикаций. Так, вывод, содержащийся в работе Г. Гельфонда «Советский флот в войне с Японией» о решающей роли авиации Тихоокеанского флота (ТОФ), а не морской пехоты и кораблей, в овладении портом и городом Сейсин — ключевой позицией японцев в их обороне Северной Кореи, бои за которую носили особенно ожесточенный характер, оспорен В. Д. Успенским в его книге воспоминаний². Тот же автор стал свидетелем ошибочного поражения его сторожевым кораблем «Вьюга» своего же большого охотника № 306 на подходе к Сейсину³.

В настоящей статье использованы оперативные материалы по десантам в порты Северной Кореи, которые содержатся в Центральном архиве ВМФ (Филиал ЦАМО в Гатчине), в фондах Главного штаба ВМФ и Штаба ТОФ. Отчеты командования ТОФ проверялись в более высоких штабах. Имеется, таким образом, возможность сопоставить сведения источников и уточнить некоторые оценки в литературе. Весьма информативны документы разведывательного отдела штаба ТОФ, которые свидетельствуют о систематическом

изучении будущего театра военных действий с 1930-х гг. Разведкой выявлялись цели в метрополии Японской империи и на континенте, что позволяет понять, как военные моряки оценивали военное и экономическое значение портовых городов на севере Корейского полуострова. Были подготовлены точные целеуказания с обозначением конкретных зданий в пунктах Северной Кореи и Маньчжурии — индустриального ядра Японской империи на континенте, которые подлежали уничтожению или захвату. И хотя ход боевых действий выявил неполноту данных, добытых до войны, а также негативные элементы в исполнении планов операций, аналитические материалы разведки, дополненные аэрофотосъемкой и другими способами получения информации, представляют интерес не только для военной, но и для экономической истории Северо-Восточной Азии.

Специально отметим, что еще до войны было выявлено и нанесено на карту расположение химико-бактериологического предприятия вблизи Харбина, где японцы готовили биологическое оружие. Завод располагался на территории авиамастерских (близ станции Пинфан) и вырабатывал химико-бактериологические средства борьбы. На производстве было занято 500 рабочих. Завод имел хранилище артиллерийских снарядов и авиабомб, снаряженных отравляющими веществами и бактериями. В официальных адресах Маньчжурии это предприятие именуется «Завод особого назначения»⁴.

С советской стороны в войне против Японии в августе 1945 г. приняли участие действовавшая в Маньчжурии 35-я армия, а также 25-я армия, продвигавшаяся в Корею, а также авиация, корабли, части и подразделения морской пехоты ТОФ. Советское командование разработало с марта по июнь 1945 г. план стратегической наступательной операции силами трех фронтов — двух Дальневосточных и Забайкальского, который наносил главный удар. Важной частью тактики Красной армии и ТОФ стали десантные операции. Воздушные десанты по 200–300 чел. играли важную роль в разведке и в качестве передовых отрядов Красной армии при оккупации главных городов Маньчжурии (Харбина, Чаньчуня, Мукдена). В Корею Тихоокеанский флот при поддержке авиации осуществил десантные операции в портах Юки, Расин, Сейсин, а также в Гензане, сведения об экономическом и военном значении которых представим ниже.

Находившийся недалеко от границы с СССР порт Юки (Унгый, Онгей) до 1932 г., не связанный железными дорогами с богатыми экспортными районами Маньчжурии, обслуживал только прилегающие районы Северной Кореи. Построенная в 1932 г. Восточно-Туманцзянская (Туманганская) железная дорога связала Юки с Маньчжурией, и в соответствии с этим его экономическая и военная роль значительно возросла. Шоссейные и грунтовые дороги связывали порт с прилегающими пунктами Северной Кореи — Сейсином, Кенхыном (а через него — с Хойреном и другими городами). Довоенный грузооборот порта выражался примерно в 200 тыс. т ежегодно. Из Юки вывозили: бобы, чумизу, рыбу, древесные материалы. Ввозили: ткани, цемент, машины, галантерею, ке-

росин, табак, рис и другие товары. В конце 1935 г. вступила в эксплуатацию новая железная дорога, соединившая порт Расин с Юки и через него с Маньчжурией. К 1938 г. в основном было закончено строительство порта Расин, и Юки в экономическом отношении стал вспомогательным для порта Расин, грузооборот которого во много раз превышал грузооборот Юки.

Советская разведка отмечала, что общее число построек в городе примерно 5 тыс., с сараями, складами и хозяйственными постройками. Население в 1933 г. — около 25 тыс. чел. Промышленных предприятий в Юки нет. Имеется только конный завод. Занятия жителей — рыболовство, земледелие, скотоводство и лесной промысел⁵.

Порт во время русско-японской войны использовался для перевозки японских войск в Маньчжурию. В 1930-х — начале 1940-х гг. порт Юки также частично использовался для переброски воинских частей и грузов, прибывавших в Маньчжурию и Корею. Порт Юки входил в состав Расинской крепостной зоны и являлся закрытым. Важнейшими объектами порта и города были причалы и склады на них, склады в районе порта, железнодорожная станция, депо, водонапорная башня, электростанция, железнодорожные мосты.

Сеисура (Сесуре) — мелководная и самая северная гавань на востоке Кореи. Японцами был составлен трехлетний план по устройству гавани, к выполнению которого приступили с 1931 г. Три судоремонтных мастерских могли ремонтировать моторные катера, а также деревянные рыболовные суда. За год в эту гавань заходили до 15 пароходов небольшого водоизмещения и до 5 тыс. парусных судов. Между Юки и Сеисура срочное сообщение обслуживалось моторными катерами. В гавань Сеисура нерегулярно заходили пароходы линии Юки — Осака и регулярно — пароходы линии Цондзин — Юки. Между Юки и Сеисура существовало автомобильное сообщение. Из гавани шло несколько дорог, одна из них шла в СССР. Эта дорога через реку Томан-кан (Туманган, Тюмень — Ула) имела паромную переправу. В селении Сеисура была почтовая контора с приемом телеграмм. Телефонных линий здесь было две — одна официальная, другая — смешанная.

Порт Расин, в северной части побережья Кореи, в бухте Назин (Расин хо, Корнилова) отделен примерно 100 милями морем от Владивостока. Разведка ТОФ имела основания полагать, что к пирсам возможен подход кораблей типа крейсеров. Основная же экономическая цель Японии при развитии порта Расин состояла в создании и обеспечении кратчайшего морского пути между метрополией и Маньчжурией, разгрузки порта Дайрен на Желтом море, являвшегося основным портом по вывозу маньчжурского сырья и ввозу японской продукции в Маньчжурию.

В 1935 г. около 80 % всего ввоза в порт Расин шло на нужды строительства самого порта, остальные 20 % — на нужды местного населения. Но постепенно Расин начал приобретать все большее экономическое значение. 1936 г., после открытия порта, стал переломным для Расина (табл. 1).

Таблица 1. Количество судов, посетивших порт Расин и их общий тоннаж

Годы	Количество судов	Их общий тоннаж, т
1935	185	421 304
1936	557	1 412 912
1937	570	1 619 386
1938 (до ноября)	420	1 374 121

Источник: Корея. Некоторые сведения по объекту порта Расин. Разведывательный отчет ТОФ. 1940 // ЦА ВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 939. Л. 139 об.

По мере роста экономического значения порта Расин одновременно падала экономическая активность порта Сейсин, который все более приобретал военное значение (табл. 2).

Таблица 2. Вывоз соевых бобов в Европу через порты Северной Кореи

Годы	Всего через порты Северной Кореи		Через Расин		Через Сейсин		Через Юки	
	кол-во судов	вес груза в т	кол-во судов	вес груза в т	кол-во судов	вес груза в т	кол-во судов	вес груза в т
1935	4	26 025	–	–	4	26 025	–	–
1936	33	244 382	18	135 786	15	108 596	–	–
1937	53	377 665	48	356 955	5	21 610	–	–
1938 (по ноябрь)	41	314 720	41	314 720	–	–	–	–

Источник: Корея. Некоторые сведения по объекту порта Расин. Разведывательный отчет ТОФ. 1940. Л. 139 об.

В течение 1938–1939 гг. большое место, если не основное, в вывозе в Маньчжурию через порт Расин заняли предметы вооружения и строительные материалы: лес, цемент, фанера.

Официальных данных о грузообороте портов Кореи не было. Разведка ТОФ пользовалась материалами книги «Экономика Японского моря», где общий грузооборот внешней и внутренней торговли трех северокорейских портов в 1936 г. был равен около 1300 тыс. т. Из них: на вывоз приходилось 820 тыс. т, а на ввоз 480 тыс. т. В 1937 г. грузооборот был равен около 1420 тыс. т. Из них вывоз составил около 1 млн т, ввоз — 420 тыс. т.

По отдельным портам грузооборот распределялся следующим образом: Сейсин — 620 тыс. т; Расин — 480 тыс. т; Юки — 320 тыс. т.

По данным 1937 г., соотношение вывоза и ввоза для порта Расин было 75 к 25, соотношение транзитных и местных грузов — 80 к 20. Учитывая, что основным и решающим предметом вывоза были соевые бобы, Расин, наряду с военным стратегическим назначением, являлся торговым портом, который обслуживал северо-восточную Маньчжурию. К 1940 г. грузооборот порта Расин вырос абсолютно и относительно. В целом грузооборот северокорейских портов также сильно повысился.

Вместе с тем Расин, будучи все еще слабо загруженным, уступал по грузообороту портам, значительно хуже оборудованным (табл. 3).

Таблица 3. План строительства порта Расин

Конец периодов	Приемная способность порта			Всего судов	Годовая перевалочная способность порта в метр. т
	судов в 8 тыс. регистр. т	судов в 7 тыс. регистр. т	Судов в 4 тыс. регистр. т		
1-го — в 1937 г.	4	8	4	16	3 000 000
2-го — в 1940 г.	8	16	8	32	6 000 000
3-го — в 1947 г.	12	24	12	48	9 000 000

Источник: Корея. Некоторые сведения по объекту порта Расин. Разведывательный отдел ТОФ. 1940. Л. 140.

Политическое значение порта Расин однажды было выражено в японской печати таким образом: «Расинская бухта предназначена служить воротами, связывающими Японию с Маньчжурией» и эта бухта «есть сердце Японии и основная портовая база жизненной линии Японской империи». Далее Разведывательный отдел ТОФ отмечал, что с постройкой порта Расин японцами мыслилась эпоха, когда должен быть осуществлен лозунг «Превратим Японское море в наше внутреннее озеро; порт Расин должен способствовать Японии к достижению хозяйственной автаркии»⁶.

Уже в конце 1930-х гг. порт мог считаться наиболее оборудованным на побережье Северной Кореи и одним из главных выходных портов корейско-маньчжурской железнодорожной магистрали. Избрание порта Расин опорным пунктом в этой части азиатского материка поставило новые задачи перед портами западного побережья Японии: Ниигата, Фусики, Нанао, Цуруга, Фукагава, Набецу, Абаси, Сакаи, Майдзуру и др.

Под влиянием изменения направления транспортных связей с материком, т. е. с открытием северных портов Кореи, эти порты переживали значительное оживление. Велись работы по их расширению и оборудованию.

Японскими властями был также поставлен вопрос об оборудовании одного из этих портов специально для связи с Расином. Таким пунктом, предположительно, мог стать порт Цуруга, на оборудование которого уже в 1930-х гг. японцы обращали особое внимание.

Еще в 1927 г. во время пребывания в Северной Корее и при обследовании бухты Назин военный министр Японии дал следующее заключение о возможностях использования бухты Назин: «Бухта Назин будет играть большую роль в деле переброски и питания войск, она будет иметь также большое значение для эксплуатации естественных богатств Маньчжурии и укрепления связи с материком».

Разведка ТОФ отмечала, что в период подготовки военных действий Японии против СССР и, по крайней мере, в начале военных действий, порт Расин будет использован для переброски войск с Японских островов непосредственно на Приморское направление по кратчайшим морским коммуникациям; как операционная база легких сил японского флота против южного Советского Приморья, при осуществлении ближней блокады залива Петра Великого и охраняющего коммуникации восточного побережья Кореи.

Для перевозки войск порт Расин имел ряд преимуществ перед остальными портами. Не только железная дорога Расин — Юки — Тумынь, но и шоссейная дорога Расин — Юки могли быть использованы японцами для дальнейшей переброски войск к границам СССР, так как по шоссе могли идти танки и тяжелые орудия. Кроме того, часть войск могла быть направлена в районы сосредоточения по грунтовым дорогам походным порядком⁷ (табл. 4).

Таблица 4. Рост населения Расина

Год	Число жителей	Из них японцев
1931	4320	62
1933	15 260	Из них японцев 3374
1934	30 324	Из них японцев 7175
1938	До 40 000	Нет данных

Источник: Корея. Некоторые сведения по объекту порта Расин. Разведывательный отдел ТОФ. 1940. Л. 140.

Основное занятие коренного населения — сельское хозяйство и рыболовство. 80 % земли в Расинском районе находилось в руках японцев. В их же руках почти все рыболовные суда и принадлежности. Рост населения шел в основном за счет наплыва переселенцев из Японии, а также прибытия рабочих для производства строительных работ, служащих, мелких торговцев.

Сейсин, второй по величине после Пхеньяна порт на севере Кореи, был военно-морской базой императорского флота Японии и связывал Северную Корею с Маньчжурией и Японией. В укрепленных гаванях Юки, Расина и Сей-

сина имели базы до 40 японских кораблей, включая миноносцы и подводные лодки. Гарнизоны Юки и Расина располагали резервами до 1 тыс. солдат и офицеров, Сейсин — до 4 тыс. В Сейсине было две линии обороны с минными полями, 180 долговременными огневыми точками с ходами сообщения. С полуострова Камацу артиллерия защищала подступы к городу⁸.

Порт Сейсин, один из выходов портов Корейско-Маньчжурской железнодорожной магистрали, играл значительную роль в торговых оборотах Японии, Кореи и Маньчжурии. Город Сейсин имел ряд промышленных предприятий: химический, лесопильные, маслобойный и туковаренный заводы; конфетные, спичечные и другие фабрики и ряд мелких промышленных предприятий. В конце 1930-х гг. строился железодельательный и сталелитейный завод, и разведка ТОФ предполагала, что в ближайшем будущем в этом районе возможно строительство и других предприятий тяжелой промышленности. На подступах к порту с севера в 1,2 милях на берегу была большая радиостанция.

Сейсин был связан железной дорогой через Гензан с Сеулом, Фузаном (Бусаном) и через Тумынь (Туманган) — с центральной, северной и северо-восточной частями Маньчжурии. Кроме того, хорошие шоссеыные дороги соединяли его с Юки, Рананом и Кайней. Пропускная способность железной дороги, отходившей от порта, определялась в 18–20 пар поездов до линии Сейсин — Тумынь. Станция Сейсин имела шесть путей, локомотивное депо, поворотный круг, водоснабжение, ремонтные мастерские.

Город имел регулярное воздушное сообщение по линии Сейсин — Лунзинцунь — Синьцин. На аэродроме была оборудована стартовая дорожка, предполагалось забетонировать весь аэродром. Порт поддерживал пароходное сообщение с Японией — портами Цуруга, Ниигата, Сасебо и др. В среднем Сейсин ежегодно посещали до 800 судов тоннажем от 500 до 6000 т, большое количество судов до 500 тонн и небольших парусных рыболовных судов. Пропускная способность порта определялась в 1,5–1,7 млн т грузов в год. Основные статьи экспорта: соевые бобы, рыба и рыбий жир, туковые удобрения и лесоматериалы. Ввозились в порт хлопчатобумажные ткани, пищевые продукты, напитки, стройматериалы и рыболовное оборудование.

Население города Сейсин до войны насчитывало около 40 тыс. человек, из них до 11 тыс. японцев. Преобладающее большинство населения (около 64 %) составляли мелкие торговцы, ремесленники, огородники, рабочие и рыбаки.

В военном отношении порт Сейсин — один из наиболее важных стратегических пунктов на северо-восточном побережье Кореи; его военная роль усилилась с окончанием постройки в 1934 г. железной дороги Гириин — Хойрен и в 1935 г. — Тумынь — Линькоучжан⁹.

Через Сейсин производилась частичная перевозка японских войск с Японских островов в Маньчжурию, снабжение и питание их. Советская разведка до войны предполагала, что в военное время Сейсин явится одним из основных

портов для переброски войск и военных грузов из Японии по кратчайшей коммуникации, особенно при первом броске, с дальнейшим движением на Приморское, Хабаровское и Сунгарийское направления. Причем в первом случае будет использована также и шоссейная дорога. Неоднократное посещение Сейсина гидросамолетами обеспечивало, по предположению разведки ТОФ, чтобы в порту также было возможно базирование гидросамолетов и летающих лодок морской авиации¹⁰.

Город Ранан расположен к юго-западу от порта Сейсин. К северу и югу от Ранана местность гориста, горы достигают 115–120 м и подступают к городу вплотную. Ранан связан железнодорожной линией и шоссейными дорогами с теми же пунктами, что и Сейсин.

Ранан был военным центром Северной Кореи, в нем располагались японские штабы: 19-й пехотной дивизии, 38-й пехотной бригады, 73-го и 76-го пехотного полка, 27-го кавалерийского полка, 25-го артиллерийского полка, 19-го обозного полка. В городе были оружейные и пороховые, интендантские склады и военный госпиталь.

Посадочная площадка для военных самолетов в Ранане в военное время могла быть развернута в аэродром, а 12 зенитных пулеметов и, предположительно, зенитные орудия составляли зенитную оборону города¹¹.

Порт Гензан расположен в заливе Броутона в южной части залива Юнгхинг (Эйкован) в бухте Гензан (Ван-Сан-Син) на полпути между портами Фузан (Бусан) и Владивосток. Экономическое и военное значение порта и города Гензан определялось тем, что это был узел трех железнодорожных магистралей Корейского полуострова: Сеул — Гензан, Хейдзио — Коген, Фузан — Гензан (в процессе строительства), и здесь начиналась железнодорожная магистраль Гензан — Хойрен — Тумынь. Большое значение порт имел для Канко с его крупным химическим комбинатом и для промышленности привлекающих к порту районов Кореи, богатых залежами антрацита, руды, меди, золота и серебра.

За год в Гензан заходило не менее 840 пароходов и 700 парусных судов. Основные статьи вывоза: рыба, графит, хлопчатобумажные ткани, рогатый скот, нефтепродукты. Ввозился рис, соевые бобы, пшеничная мука, нефть, рельсы, стройматериалы. Город разделяется рекой Дек-ден-чен (Секиден) на две части. Южная часть была заселена преимущественно корейцами, северная, центральная часть города — японцами. В 1938 г. жителей в Гензане насчитывалось 60 734 чел., из которых 30 % составляли японцы.

В связи с окончанием строительства железнодорожной ветки от Центрально-Маньчжурской магистрали (Хейдзио — Коген) — ожидался значительный рост грузооборота порта Гензан. Пропускная способность железнодорожной магистрали Гензан — Хойрен — Тумынь составляла 20 пар поездов в сутки.

И после завершения железнодорожного строительства наличие такого разветвленного узла позволяло японским войскам маневрировать в трех направ-

лениях: на северо-восток, на запад и на юг¹². На рейде Гензана одновременно можно было разгружать 10 транспортов по 4 тыс. т водоизмещения каждый и у причалов не более 4–6 транспортов, из них два по 4 тыс. т, а остальные — по 1 тыс. т. 20 июля — 3 августа 1945 г. разведотделом штаба ТОФ была послана шхуна, прошедшая дважды вдоль побережья Кореи. В частности, у Сейсина была выявлена база гидропланов, и там же, на мысе Колокольцева, были выявлены предположительно японские радиолокаторы.

В первый день боевых действий, 9 августа, соединения советской 25-й армии продвинулись в Маньчжурии и Корею до 12 км. С 2 до 4 часов 9 августа по портам Юки, Расин и Сейсин были нанесены авиаудары силами 2-й минно-торпедной авиадивизии, 10-й дивизии пикирующих бомбардировщиков и 12-й дивизии штурмовиков. В тот же день штурмовики Ил-2 под прикрытием истребителей нанесли два удара по порту Юки. Расин также несколько раз в этот день подвергался атакам советской авиации.

В ходе упорных и кровопролитных боев Сейсин как центр японского сопротивления на восточном побережье Северной Кореи был взят тремя эшелонами десанта морской пехоты с частями усиления ТОФ. Подошедшие с севера войска 25-й армии закрепили успех и быстро заняли определенную соглашением с американцами зону на севере Корейского полуострова.

Ход войны на Тихоокеанском театре позволял командованию ТОФ сделать выводы, что «организованного сопротивления противник не оказывал», и что «быстрое движение Красной армии на главных направлениях свидетельствовало о значительном превосходстве советских сухопутных войск»¹³.

По окончании войны во Владивостоке подготовили отчет об успехах подготовки и проведения боевых действий. Однако выводы об эффективности действий ТОФ в Северной Корею, которые сделали во Владивостоке, отличались от критических замечаний центральных ведомств в Москве. Это относилось как к довоенной разведывательной деятельности ТОФ, так и к работе тыловых органов (а значит, к организации операций в целом). Отметим доклады представителей Наркомата Государственного контроля (НКГК), проверявшего по своей линии деятельность ТОФ как структуры Наркомата Военно-морского флота (НКВМФ). В них было обращено внимание на проблему трофейного имущества, которое «без учета и контроля (что неизбежно сопровождает все войны. — С. Л.) вывозится кораблями и частями из занятых у противника портов и без всякого на то разрешения расходуется этими частями и растаскивается отдельными лицами»¹⁴. Речь шла о продовольствии, тканях, мебели, бумаге. Как правило, это имущество не было оформлено, и значительная часть его была расхищена. Так, два генерал-майора, капитан 1-го ранга и другие офицеры отправили из порта Юки чемоданы и тюки с тканями («мануфактурой») и другим имуществом, которое было доставлено во Владивосток 22 августа кораблем «Казак Хабаров» со специальными сопровождающими. До двадцати мест, прибывших с этим

кораблем, было развезено по квартирам офицерского состава. А 24 августа на корабле «Лейтенант Краскин» из порта Юки вместе с другим имуществом прибыло продовольствие, которое растаскивали команда корабля, офицеры и руководящие работники инженерного отдела ТОФ. Тогда было «похищено и бесплатно роздано» более 1,5 т риса и свыше 2,2 т сои. Вследствие плохой охраны трофейного имущества и отсутствия надлежащей борьбы с его расхищителями рынки Владивостока наводнились японскими товарами и продуктами. К цитируемому здесь документу ведомства Госконтроля приложен проект приказа командующего ТОФ адмирала И. С. Юмашева со ссылкой на постановление СНК СССР № 67-31 от 10 января 1945 г. и установленные проверкой факты. Приказом по флоту предписывалось строго наказывать виновных в расхищении трофейного имущества, а в вопросах выявления и учета трофейного народнохозяйственного имущества руководствоваться приказом НКВМФ № 049 1945 г.¹⁵

В тот же день, 30 августа 1945 г., адмиралу И. С. Юмашеву было направлено более строгое отношение ведомства Госконтроля «Об оставлении без надзора и охраны имущества и боевой техники и продовольствия частями Артемовского сектора береговой обороны, ушедшими на фронт, и расхищении части этого имущества»¹⁶. Отмечалось, что отсутствие должного руководства со стороны командования Артемовского сектора привело к тому, что выход частей на фронт больше напоминал «не выступление организованных воинских подразделений, а бегство, при котором бросалось оружие, боеприпасы, снаряжение, имущество связи, продовольствие, медикаменты, автомашины, лошади и другое. Оружие и имущество частично присваивалось отдельными лицами и бесследно исчезало. Подобная картина повторялась и с частями Артемовского сектора и на острове Русский перед выходом на десантную операцию. Бойцы бросали все, что, по их мнению, считалось излишним или ненужным. Дорогостоящее имущество и боевая техника выбрасывались в кустарники, на дорогу, на причалы, оставались на десантных кораблях»¹⁷.

Особо отмечалось, что при убытии 13-й бригады морской пехоты на фронт было оставлено в помещении штаба бригады, без передачи ответственному лицу, 11 мешков секретных топографических карт, более 500 штук секретных топографических карт россыпью, 25 книг с грифом «ДСП» и другие разбросанные документы. Помещение опечатано не было и никем не охранялось. Ключ от помещения находился у старшего сержанта, который не был допущен к ведению секретного делопроизводства. Аналогичное положение было и в 13-м отдельном пулеметном батальоне, где секретные документы были также оставлены в бесхозном состоянии. Были «брошены 2 противотанковые пушки с боекомплектом, 3 пулемета ДШК с боекомплектами, винтовок 3, автоматов ПППШ 2, мины, патроны, ручных гранат 657, и так далее»¹⁸. Автор доклада считал необходимым «предать судебной ответственности начальника Артемов-

ского отдела тыла и начальника тыла 13-й бригады морской пехоты, а также наложить строгое дисциплинарное взыскание на обоих генерал-майоров (один из них был командиром 13-й бригады морской пехоты, отличившейся при штурме Сейсина — см. выше. — С. Л.)»¹⁹.

Замеченные в вышеприведенных документах дисциплинарные нарушения имели последствия для отдельных лиц. Однако, безусловно, Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия внесли существенный вклад в разгром Квантунской армии и вооруженных сил Японии в Корее, несмотря на то что Императорский японский флот к началу военных действий имел количественное и качественное превосходство над Тихоокеанским флотом СССР²⁰ (табл. 5).

Таблица 5. ТОФ и ВМФ Японии к августу 1945 г.

Классы кораблей	Тихоокеанский флот, кол-во кораблей	Военно-морской флот Японии, кол-во кораблей
Линкоры	–	5
Авианосцы	–	6
Тяжелые крейсера	–	16
Крейсера и легкие крейсера	2	12
Эскадренные миноносцы	8	40
Миноносцы	2	19
Фрегаты	10	Данных нет
Торпедные катера	223	–
Десантные суда	34	–
Подводные лодки	78	60

Источник: Отчет по подготовке и развертыванию ТОФ // ЦА ВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1001. Л. 7.

По данным разведки США, Япония имела в июле 1945 г. в Корее, на Тайване, в Маньчжурии и в других частях Китая 2 млн чел., а также 2 млн в метрополии²¹. Но только в ходе боевых действий в Маньчжурии Япония потеряла свыше 80 тыс. солдат и офицеров убитыми; советские потери составили на порядок меньше: 8219 убитых и 22 264 раненых²².

Сотни военнослужащих разных родов войск были награждены. Среди моряков высокое звание Героя Советского Союза получили 49 человек, двадцать четыре корабля, части ТОФ и Амурской флотилии были преобразованы в гвардейские²³.

- ¹ Отметим в этой связи выдержавшую два издания книгу военного историка Л.Н. Внотченко «Победа на Дальнем Востоке» (М.: Воениздат, 1966; 1971).
- ² Глазами матроса. М.: Воениздат, 1964. С. 89.
- ³ Там же. С. 45–47.
- ⁴ Маньчжурия. Провинция Биньцзян. Описание г. Харбин и окрестностей. Разведывательное управление Генштаба Красной Армии. М., 1941. (Типогр. брошюра) // Центральный архив Военно-морского флота (Филиал Центрального архива Министерства обороны РФ – ЦА ВМФ). Ф. 2. Оп. 1. Д. 939. Л. 218 об.
- ⁵ Восточное побережье Кореи. Объект № 01. Порт Юки. Разведывательный отдел Тихоокеанского флота. 1938. (Типогр. брошюра) // Там же. Л. 89, 125–126.
- ⁶ Корея. Некоторые сведения по объекту порта Расин. Разведывательный отдел ТОФ. 1940 // Там же. Л. 140.
- ⁷ Там же. Л. 140.
- ⁸ *Ливенцев Д. В.* Морская война, которой не было (август 1945 г.). Воронеж: Рос. академия гос. службы при президенте РФ, 2005. С. 14–15.
- ⁹ Восточное побережье Кореи. Объект № 03. Порт Сейсин и город Ранан. Разведывательный отдел ТОФ. 1938 г. (Типогр. брошюра) // ЦА ВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 939. Л. 98–100.
- ¹⁰ Там же. Л. 102.
- ¹¹ Там же. Л. 103.
- ¹² Корея. Объект № 043. «Порт Гензан». Разведывательный отдел ТОФ. 1939 г. (Типогр. брошюра) // Там же. Л. 190, 192.
- ¹³ ЦА ВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1006. Л. 1–2.
- ¹⁴ Отношение заместителя главного контролера НКГК Союза ССР по НКВМФ подполковника В. Сидоркина командующему Тихоокеанским флотом адмиралу Юмашеву И. С. «О расхищении трофейного имущества», 30 августа 1945 г. // ЦА ВМФ. Ф. 2450. Оп. 1. Д. 64. Л. 149.
- ¹⁵ Там же. Л. 149.
- ¹⁶ Отношение подполковника В. Сидоркина – командующему ТОФ адмиралу И. С. Юмашеву // Там же. Л. 150–155.
- ¹⁷ Там же. Л. 152.
- ¹⁸ Там же. Л. 153, 154.
- ¹⁹ Там же. Л. 155.
- ²⁰ Отчет по подготовке и развёртыванию ТОФ // ЦА ВМФ. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1001. Л. 7.
- ²¹ *Почтарёв А. Н.* Морские секреты Второй мировой. Военно-морское сотрудничество СССР и США. М.: Вече, 2016. С. 368.
- ²² *Такэси Томита.* Японо-Советская война августа 1945 года: новые документы и взгляды // Уроки Второй мировой войны и современность: материалы III Международной научной конференции, посвященной 75-летию окончания Второй мировой войны, Южно-Сахалинск, 2 сентября 2020 г. Южно-Сахалинск; Владивосток: Дальпресс, 2021. С. 272–275.
- ²³ Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Т. IV. Тихоокеанский флот. Флотилии. / Под общ. ред. адмирала флота В. И. Куроедова. 2-е изд. СПб.: Морской Петербург, 2006. С. 6.

References

- CHERNYSHEV A. A. *Triumf Tihookeanskogo flota SSSR. Revansh za Cusimu*. Moscow: E; Yauza, 2015.
- CIRULNIKOV N. I. *Desantnye operacii Tihookeanskogo flota v porty Severnoj Korei v 1945 godu*: Referat / Akademicheskie kursy oficerskogo sostava pri Voенно-морской ordena Lenina Akademii imeni K. E. Voroshilova. [Leningrad: b. i.], 1947.

LIVENZEV D. V. *Morskaja vojna, kotoroj ne bylo (avgust 1945 g.)*. Voronezh: Ross. Akademia gos. sluzhby pri prezidente RF, 2005.

POCHTAREV A. N. *Morskie sekrety Vtoroi mirovoi. Voenno-morskoje sotrudnichestvo SSSR I SShA*. Moscow: Veche, 2016.

TAKESI TOMITA. *Yapono-Sovetskaya vojna avgusta 1945 goda: novye dokumenty i vzglyady* // Uroki Vtoroj mirovoj vojny i sovremennost': materialy III mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii, posvyashchenoj 75-letiyu okonchaniya Vtoroj mirovoj vojny, Yuzhno-Sahalinsk, 2 sentyabrya 2020 g. Yuzhno-Sahalinsk; Vladivostok: Dal'press, 2021. S. 272–275.

USPENSKII V. D. *Glazami matrosa*. Moscow: Voenizdat, 1964.

Voenno-morskoi flot Sovetskogo Sojuza v Velikoj Otechestvennoj vojne 1941–1945. T. IV. Tikhoookeanskij flot. Flotilii. 2-e izd. / Pod obsch. red. admirala flota V. I. Kurojedova. St. Petersburg: Morskoj Peterburg, 2006.

VNOTCHENKO L. N. *Pobeda na Dal'nem Vostoke*. Moscow: Voenizdat, 1971.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

С. К. Лебедев. К вопросу подготовки десантных операций Тихоокеанского флота СССР в портах Кореи в августе 1945 г. // Петербургский исторический журнал. 2023. № 3. С. 103–116

Аннотация: Статья написана в основном на материалах Центрального архива Военно-морского флота России. Автор сосредоточил внимание на изучении театра военных действий на побережье северной части Корейского полуострова структурами Тихоокеанского флота до вступления СССР в войну с Японией в августе 1945 г. Военно-морская разведка представила ценный материал для понимания военного и экономического значения портов и городов, инфраструктуры и связи двух индустриализованных в 1930-х гг. частей Японской империи на континенте (Маньчжурии и Северной Кореи) с метрополией. Недостатки подготовки и проведения десантной операции подверглись критике, но не снизили значения действий всех частей и соединений флота на заключительном этапе Второй мировой войны, окончание которой стало началом противоречивого периода в истории Кореи. Использование разведывательных и оперативных документов ТОФ, документов столичных ведомств, а также воспоминаний участников десантов в порты Северной Кореи позволяют уточнить характер и детали этого эпизода Второй мировой войны, оказывающего влияние на военно-политическую ситуацию в Северо-Восточной Азии вплоть до сегодняшнего дня.

Ключевые слова: советско-японская война 1945 г., экономическое и военное значение портов Северной Кореи, десантные операции Тихоокеанского флота СССР.

FOR CITATION

S. K. Lebedev. To the issue of preparing of landing operations of the Pacific Fleet of the USSR in the ports of Korea in August 1945 // Petersburg historical journal, no. 3, 2023, pp. 103–116

Abstract: The article is written mainly on the materials of the Central Archive of the Russian Navy. The author focused on the study of the theater of operations on the coast of the northern part of the Korean Peninsula by the structures of the Soviet Pacific Fleet before the USSR entered the war with Japan in August 1945. Naval intelligence provided valuable material for understanding the military and economic significance of ports and cities, infrastructure and communications between the two industrialized in the 1930s parts of the Japanese Empire on the continent (Manchuria and North Korea) with the mother country. The shortcomings in the preparation and conduct of the landing operation were criticized, but did not reduce the significance of the actions of all units and formations of the fleet at the final stage of World War II, the end of which marked the beginning of a controversial period in the history of Korea. The use of intelligence and operational documents of the Soviet Pacific Fleet, documents of metropolitan departments, as well as the memoirs of participants in the landings in the ports of North Korea, make it possible to clarify the nature and details of this episode of the Second World War, which has an impact on the military-political situation in Northeast Asia up to the present day.

Key words: Soviet-Japanese War 1945, economic and military importance of North Korean ports, landing operations of the Pacific Fleet of the USSR.

Автор: Лебедев, Сергей Константинович — д. и. н., ведущий научный сотрудник, зав. отделом новой истории России Санкт-Петербургского института истории РАН.

Author: Lebedev, Sergei Konstantinovich — Dr. Sci. (History), Leading Researcher and the Head of the Department of Modern History of Russia at St. Petersburg Institute of History, Russian Academy of Sciences.

E-mail: lebsk@yandex.ru