

Богданов Сергей Александрович
Ведущий археограф сектора научного
использования документов Государственного
архива Хабаровского края

Тыловое обеспечение 2-го Дальневосточного фронта в войне СССР с Японией в августе-сентябре 1945 года

3 сентября 2020 г. исполняется 75 лет со Дня окончания Второй мировой войны. В августе-сентябре 1945 г. соединения Красной Армии в течение нескольких недель разгромили миллионную группировку японской армии в Маньчжурии, Северной Корее, южной части Сахалина и Курильских островах. Достигнутая Победа во-многом стала возможной благодаря качественно организованному военному и гражданскому тылу.

В Государственном архиве Хабаровского края в фондах Амурского речного пароходства, Дальневосточного управления гражданской авиации, Дальневосточной железной дороги (ДВЖД), местных органов власти и комитета партии, историко-мемуарных очерках имеются сведения о тыловом обеспечении 2-го Дальневосточного фронта в войне с Японией в августе-сентябре 1945 года.

Воинские соединения фронта, образованного в преддверии войны с Японией 5 августа 1945 г., размещались в граничащих с Маньчжурией районах Хабаровского края, Амурской и Еврейской автономной области. В его зону ответственности также входило побережье Татарского пролива и северный Сахалин.

Развёрнутая группировка войск требовала организации эффективного тылового снабжения. В подразделения фронта доставлялись техника, боеприпасы, горючее, продовольствие и другие необходимые материальные средства. За время подготовки к войне с Японией на Дальний Восток и Забайкалье в общей сложности поступило около 136 тыс. вагонов с войсками и грузами¹.

Основная тяжесть работ по доставке грузов к воинским подразделениям легла на транспортную инфраструктуру и организации. Из транспортных ведомств наибольший объём перевозок по снабжению подразделений 2-го Дальневосточного фронта проходил через Дальневосточную железную дорогу (ДВЖД). Для усиления координации железнодорожников с военным командованием в 1945 г. был образован Дальневосточный округ железных дорог. Предпринимались меры по пополнению технического и кадрового состава ДВЖД. Только для пополнения паровозного парка на железные дороги Дальнего Востока с других магистралей и из резерва было направлено 800 паровозов². В апреле 1945 г. в распоряжение Дальневосточного округа железных дорог передали 2 эксплуатационных железнодорожных полка, 3 военных эксплуатационных отделения и 5 паровозных колонн особого резерва Народного комиссариата путей сообщения (НКПС)³. Возвращались также все формирования НКПС, направленные во время Великой Отечественной войны с Дальнего Востока на западное направление. Создавались значительные запасы угля, наращивалась мощность устройств водоснабжения, усиливалось путевое хозяйство. Железнодорожные мосты приспособлялись для пропуска войск походным порядком, подготавливались станции выгрузки.

Была проведена большая работа по улучшению состояния работы и строительству новых железных дорог. В июле 1945 г. завершилась укладка рельсового пути на строящейся линии «Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань». Первый поезд по новой железной дороге прошёл 19 июля 1945 года⁴. В августе 1945 г. для обеспечения воинских перевозок через р. Амур в районе г. Комсомольска-на-Амуре были оборудованы паромные переправы. Строительство паромов велось на судостроительном заводе № 199 в г. Комсомольске-на-Амуре. Открытие нового сквозного ж/д пути к тихоокеанскому побережью позволило задействовать морской порт Ванино. В июле 1945 г. в ванинском порту были введены в строй два морских причала. Велось строительство дополнительных путей на ж/д станциях, перегонах между

станциями (Волочаевка, Хабаровск-1, Хабаровск-2) и на подходах к паромным переправам (у г. Благовещенска)⁵.

Большое внимание уделялось улучшению технического состояния построенного в 1941 г. амурского тоннеля у г. Хабаровска. В тоннеле укладывались щиты и устраивались грунтовые подходы для обеспечения переброски войск в пешем порядке. Для обеспечивавшей питание электростанции были поставлены новые турбины⁶.

В августе 1945 г. железнодорожники восстанавливали железнодорожные пути в освобождаемой Маньчжурии. В полосе наступления 2-го Дальневосточного фронта главными направлениями для организации движения поездов были определены «Сахалин-Харбин» и «Сахалин-Цицикар»⁷.

Вместе с оборудованием ж/д путей силами автотранспортных, инженерных, дорожных частей фронта и машино-дорожных станций Хабаровского краевого дорожного отдела осуществлялось строительство и ремонт автомобильных дорог на направлениях «Тамбовка-Константиновка» (Амурская область), «Биджан-Богучан» (Еврейская автономная область), «Дербинск-Погиби» (Северный Сахалин). В апреле-июне 1945 г. в полосе действия 2-го Дальневосточного фронта было построено 266 км новых дорог, 1417 км отремонтировано и проведено усиление мостов до пропускной способности в 30-60 тонн⁸. Основные средства фронтового автотранспорта использовались для обеспечения перевалочных баз (в Благовещенске и Ленинское) и передислокации тыловых частей перед их переправой в Маньчжурию.

Характер рельефа и наличие пограничной водной преграды требовали качественной работы речного транспорта. Переправу войск обеспечивали Краснознаменная Амурская флотилия и Амурское речное пароходство (в 1945 г. подразделялось на Верхнеамурское и Нижнеамурское пароходства). Благодаря слаженной работе моряков войска 2-го Дальневосточного фронта получили около 700 тыс. тонн различных грузов и переправу через р. Амур в

Маньчжурию. В августе 1945 г. были организованы переправы в Благовещенске, Константиновке и Ленинском.

В Государственном архиве Хабаровского края хранятся документы личного фонда участника войны с Японией и почётного работника речного флота Г.Т. Лаподуша, в которых имеются списки кораблей Амурского речного пароходства, участвовавших в переправе и десантировании войск. По его данным, свыше 30 пароходов и 10 барж обеспечивали перевозку и переправу войск по рекам Амур и Уссури⁹. Часть кораблей пароходства в период военных действий входили в состав Амурской военной флотилии. Пароходы действовали в отрядах тральщиков, санитарных транспортов и отдельном дивизионе колесных канонерских лодок. Несколько кораблей использовались в качестве военных госпиталей. Баржи и буксирные пароходы входили в отряд транспортных судов¹⁰. Военские подразделения при переправе в Маньчжурию использовали все имеющиеся в наличии плавсредства, включая понтоны, катера, лодки.

Незаменимый вклад в обеспечении перевозок внесли лётчики Дальневосточного управления гражданского воздушного флота. С 9 по 31 августа 1945 г. пилоты произвели 439 вылетов, перевезли более 360 тонн оборонных грузов и свыше полторы тыс. военнослужащих¹¹. Самолёты гражданской авиации совершали ночные полёты вглубь вражеской территории для выброски десанта, подвозили к линии фронта боеприпасы, продовольствие, горючее, запчасти, вывозили раненых. В штатный состав авиационной техники в 1945 г. входили четыре гидросамолёта «Каталина», одиннадцать транспортных самолёта типа «Ли-2» и «С-47»¹².

Под прибывающие грузы оборудовались склады и пункты хранения. Поступающее горючее (автобензин, лигроин, керосин) из-за исчерпания ёмкостей тыла фронта размещалось в нефтебазах Крайнефтеснаба¹³. Только в августе 1945 г. было доставлено 6 тыс. тонн нефтепродуктов. Хабаровской краевой конторой Нефтеснаба для обеспечения снабжения Дальневосточного фронта (на июнь 1945 г.) было предоставлено ёмкостей на 19400 тонн

горючего¹⁴. Часть поступающего топлива производилась на хабаровском и комсомольском нефтеперерабатывающих заводах. На предприятиях было налажено производство авиационного и автомобильного бензина, дизельного топлива и флотского мазута.

Поставкой продовольствия занимались подсобные хозяйства воинских частей, организации и предприятия пищевой и торговой промышленности Хабаровского края. В ведение фронта были переданы мельницы Дальневосточного треста «Главмука»: мельзаводы в г. Благовещенске, Красной Речке и Суражевке, мелькомбинат в Куйбышевке-Восточной¹⁵. Краевые мелькомбинаты осуществляли поставки круп и муки. В подсобных хозяйствах воинских частей выращивали картофель, овощи и зерновые, занимались животноводством и рыболовством. Управление тыла Дальневосточного фронта для снабжения войск рыбой запрашивало (на 1945 г. был установлен план вылова рыбы в 6 тыс. тонн) у Хабаровского крайисполкома сети, канаты и нитки для изготовления неводов¹⁶. Из с/х инструментов требовался сеноуборочный инвентарь (косы, вилы, грабли) для заготовки фуража.

Благодаря слаженной работе подсобных хозяйств и пищевых организаций войска получали необходимое количество муки, овощей, мяса и других продуктов питания. К началу военных действий в подразделениях были созданы запасы продовольствия на десять суток (из них три в виде сухого пайка). В войне с Японией из-за быстрого продвижения войск, удлинения коммуникаций и непроходимости дорог возникли проблемы с обеспечением войск печёным хлебом, т.к. дивизионные хлебопекарни сильно отставали от передовых соединений. Из-за этого была введена в практику замена хлеба галетами, крупой, а иногда мясом и овощами.

Пошив и ремонт вещевого обмундирования осуществлялся на предприятиях лёгкой промышленности. На Хабаровском шиноремонтном заводе ремонтировали сапоги, на швейных фабриках выпускали бельё, обувь и обмундирование.

Тыловое снабжение касалось и нужд противовоздушной обороны. 13 января 1945 г. постановлением Государственного комитета обороны водородному заводу Хабаровского мясокомбината предписывалось поставить 40 тыс. м³ водорода и отремонтировать более 6 тыс. баллонов для 12-го дивизиона аэростатов заграждения противовоздушной обороны г. Хабаровска¹⁷.

К августу 1945 г. во 2-м Дальневосточном фронте был подготовлен достаточный запас боеприпасов, горючего, продовольствия и других материальных средств. Большая заслуга в решении многочисленных тыловых вопросов принадлежала заместителю главнокомандующего войсками на Дальнем Востоке по тылу генерал-полковнику В.И. Виноградову и начальнику тыла Дальневосточного фронта генерал-майору А.П. Ермилову.

Значительное внимание командование фронта и местные органы власти уделяли медицинскому обеспечению войск. К началу войны с Японией санитарные учреждения 2-го Дальневосточного фронта насчитывали 118 тыс. коек, из них 62 тыс. принадлежали армейским госпитальным базам¹⁸. Помимо армейских госпиталей в Хабаровском крае работали 25 эвакогоспиталей, рассчитанных на 8200 койко-мест. В г. Хабаровске размещалось 12 эвакогоспиталей на 4400 койко-мест¹⁹.

Благодаря слаженной работе медицинских учреждений, военных тыловых частей, транспортных ведомств, гражданских организаций, партийных комитетов и органов власти Хабаровского края была выполнена важная задача по перевозке войск и техники, оборудованию и строительству дорог, накоплению запасов материальных средств и медицинскому обеспечению войск. Качественное тыловое обеспечение позволило успешно проводить наступательные операции 2-му Дальневосточному фронту в войне с Японией в августе-сентябре 1945 года.

Примечания

-
1. Захаров М.В. Финал. – М., Наука, 1969. – С. 91.
 2. Исаков В.И. История тыла Краснознаменного Дальневосточного округа – М., 2003. С. 201.
 3. Там же.
 4. ГАХК. Ф. П-35. Оп. 3. Д. 215. Л. 23.
 5. ГАХК. Ф. П-35. Оп.1. Д. 1743а. Л. 66-67.
 6. ГАХК. Ф. П-35. Оп.1. Д. 1846. Л. 80.
 7. Исаков В.И. История тыла Краснознаменного Дальневосточного округа – М., 2003. С. 202.
 8. Внотченко Л.Н. Победа на Дальнем Востоке. – М., Воениздат, 1971. – С 132.
 9. ГАХК. Ф. Р-2224. Оп. 1. Д. 38. Л. 4-5.
 10. Там же. Л. 4.
 11. Исаков В.И. История тыла Краснознаменного Дальневосточного округа – М., 2003. С. 131.
 12. ГАХК. Ф. Р-1394. Оп.1. Д. 33. Л. 6.
 13. ГАХК. Ф. П-35. Оп.1. Д. 1846. Л. 68.
 14. Там же. Л. 70.
 15. Там же. Л. 111.
 16. Там же. Л. 49.
 17. Там же. Л. 24.
 18. Исаков В.И. История тыла Краснознаменного Дальневосточного округа – М., 2003. С. 131.
 19. ГАХК. Ф. Р-683. Оп. 6. Д. 121. Л. 2.

Список источников и литературы

1. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-30. Оп. 3. Д. 215. Справки, докладные записки о работе предприятий транспорта и связи; о строительстве ж/д линии «Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань». 1945 год.

-
2. ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1743а. Постановления бюро Хабаровского крайкома ВКП(б), принятые «Особой папкой». 1945 год.
 3. ГАХК. Ф. П-35. Оп. 1. Д. 1846. Докладные записки, справки, переписка крайкома ВКП(б) с военными организациями края. 1945 год.
 4. ГАХК. Ф. Р-683. Оп. 6. Д. 121. Доклад о состоянии госпитальной сети, списки эвакогоспиталей. 1945 год.
 5. ГАХК. Ф. Р-1394. Оп. 1. Д. 33. Годовой отчёт по основной деятельности Дальневосточного управления гражданского воздушного флота за 1945 год.
 6. ГАХК. Ф. Р-2224. Оп. 1. Д. 38. Список судов Амурского речного пароходства, входящих в состав Краснознамённой Амурской флотилии в период военных действий на Дальнем Востоке в августе-сентябре 1945 года.
 7. Внотченко, Л.Н. Победа на Дальнем Востоке / Л.Н. Внотченко – М. : Воениздат, 1971. – 392 с.
 8. Захаров, М.В. Финал / М. В. Захаров и другие – М. : Наука, 1969. – 416 с.
 9. Исаков, В.И. История тыла Краснознаменного Дальневосточного округа / В.И. Исаков и другие – М. : Авторский коллектив, 2003. – 336 с.