

23. Рябінін-Скляревський О. Запорозькі заколоти та керуюча верства Коша XVIII ст. (Стаття для збірника “Полуднева Україна”, 1932) // Там само. – Ф.Х. – Спр.15324.

24. Рябінін-Скляревський О. Запоріжжя і Турецький Очаків. Конспект доповіді 1930 р. Додаток до протоколу №30 від 27.05.1930 р. історико-філологічного відділу // Там само. – Ф.Х. – Спр.22926.

25. Верховець Я.Д. Підготовчі таємні заходи царського уряду до знищення Запорозької Січі (Стаття. 1930-тіроки (?)) // Там само. – Ф.Х. – Спр.2837-2838.

26. Центральний державний історичний архів України у м. Києві. – Ф.229. – Оп.1. – Спр.17.

27. Там само. – Спр.137.

А.И.Кокошинский

ВОССТАНОВЛЕНИЕ СУДОХОДСТВА В АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ БАССЕЙНЕ НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В годы Великой Отечественной войны морской транспорт имел важное оборонное значение. Решая на каждом этапе военных действий три основные задачи: воинские перевозки, перебазирование производительных сил в тыл, обеспечение нужд военной экономики, – морской транспорт страны вносил весомый вклад в обеспечение победы над противником. Эти задачи приходилось решать в сложной военной обстановке, ценой немалых человеческих и материальных потерь, вызванных как объективными обстоятельствами, так и ошибками и просчетами сталинской тоталитарной системы. Утраты эти были особенно ощутимыми в начальный период войны. В частности, большой урон был нанесен жизненно важному для страны Азово-Черноморскому региону. Порты бассейна были разрушены. Практически повсеместно отступающие гитлеровцы уничтожили все портовые сооружения, подъездные пути, вывезли или повредили ценное оборудование. Лишь незначительная часть причалов и складских помещений Мариупольского, Керченского, Одесского и Туапсинского портов уцелела после ухода оккупантов [3, с.92].

Акватории портов, находившихся в зоне военных действий, обмелели, подходы к причалам преграждали затонувшие суда и обломки навигационных сооружений. Тысячи мин, бомб и снарядов буквально наводнили территорию портов. Значительный урон был нанесен судостроению и судоремонту бассейна. Соответствующего профиля заводы в Николае-

ве, Одессе, Керчи, Новороссийске и других городах были частично или полностью уничтожены [4, с.344].

Особо тяжелой была утрата кадров. Многие специалисты были репрессированы, сотни моряков погибли или пропали без вести. Значительно сократилась и учебная база. Восстановление пострадавшего во время боевых действий портового и судоремонтного хозяйства, восполнение потерь плавсостава бассейна было начато уже весной 1943 г. Сразу же после освобождения азовских портов в Ростове возобновилась деятельность Азовского бассейнового управления дноуглубительных работ [2, с.158]. Возрождению портов и налаживанию судоходства способствовало и проведенное в октябре 1943 г. разукрупнение Черноморо-Азовского бассейнового управления с созданием на его основе двух самостоятельных пароходств: Черноморского и Азовского. Несколько позднее было выделено Сочинское пароходство [3, с.83].

В марте-апреле 1944 г. советские войска освободили Николаев и Одессу. 25 сентября 1944 г. было воссоздано Черноморское нефтеналивное пароходство "Совтанкер". В его распоряжении находилось всего 7 судов, 5 барж и три судоремонтных завода [7, л.5]. Активизации грузоперевозок способствовала и передача в этом же году Наркоматом военноморского флота пароходствам бассейна 23 судов, мобилизованных в начале войны [7, л.8].

14 октября 1944 г. было образовано Советское Дунайское пароходство, основными задачами которого стали перевозки воинских и народнохозяйственных грузов по реке Дунаю и между дунайскими и черноморскими портами. Пароходство располагало несколькими сотнями несамостоятельных судов и имело более 30 транспортных агентств за рубежом. Его деятельность способствовала развитию судоходства и оживлению торговых связей.

Одним из наиболее важных и первоочередных мероприятий по восстановлению судоходства в 1943-1944 гг. являлось разминирование акваторий портов и фарватеров. В октябре 1944 г. и марте 1945 г. были приняты директивные решения ЧКО и СНК СССР об ускорении очищения Черного и Азовского морей от мин и установлены сроки открытия фарватеров для плавания и портов для приема судов. Первым районом минного траления стали Новороссийск, Анапа и Керченский пролив, что было вызвано необходимостью переправы советских войск в Крым [5, с.166]. В 1943-1944 гг. только со дна Целисской бухты было обезврежено 33 мины. Необходимо отметить, что аварийно-спасательный отряд, проводивший здесь разминирование, помог в восстановлении ряда электростанций, водопровода в Новороссийске, а также в подъеме судов.

Всего флот бассейна имел свыше 100 тральщиков и катеров-тральщиков. Созданные в апреле 1944 г. 3 бригады траления провели значительную работу по очищению от мин Азовского и Черного морей. Только за 1944 год в Азовском море было уничтожено 295 якорных мин, 7 донных и 141 минный защитник, а в северо-западном районе Черного моря – 354 якорных, 155 донных и 41 минный защитник [5, с. 173].

Восстановление флота, важнейших портов и судоремонтных-судостроительных предприятий началось практически сразу же после освобождения временно оккупированных фашистами территорий.

Вслед за наступавшими войсками в порты Азово-Черноморского бассейна прибывали оперативные группы и ремонтно-восстановительные бригады. В их функции входили расчистка территории портов и заводов, проведение первоочередных восстановительных и ремонтных работ на полуразрушенных причалах, в складах и цехах судоремонтных предприятий. Восстановители собрали все что уцелело: инструменты, топливо, монтировали из сохранившихся частей краны и другие перегрузочные механизмы.

С сентября 1943 г. начались работы по возрождению Новороссийского морского порта, а летом 1944 г. развернулось восстановление портов и судоремонтных заводов в Керчи, Севастополе, Одессе, Николаеве и Херсоне. Кроме аварийно-спасательной службы ВМФ, к работам были привлечены военные специалисты армии. Так, в Севастополе вместе с моряками трудились и снятые с фронта три строительных батальона [1, с. 174]. Прибывшие в порты рабочие организовывались в бригады, занимавшиеся различной деятельностью. Так, одни восстанавливали под жилье разрушенные здания, другие чинили и смолили баркасы, лодки, рыболовные снасти, третьи – расчищали причалы, заводы, доки. В каждом городе развернулось черкасовское движение – после основной работы бригады добровольцев занимались восстановлением жилья. Большую роль в деле подъема морского транспорта бассейна сыграли отряды аварийно-спасательной службы (бывший ЭПРОН). Они восстановили почти весь причальный фронт в Новороссийске, Севастополе, Николаеве и Одессе. Ими же была построена первая очередь Импортного пирса в Новороссийске, слин для спуска катеров в Ейске, причал № 20, рейдовый мол, водовод городской станции в Одессе, Северный сухой док, судовый причал, Инженерная пристань в Севастополе [6, л. 3].

Уже в ноябре 1943 г. в Новороссийском порту были восстановлены причалы для приема судов, а в январе 1944 г. со стапелей Новороссийского судоремонтного завода сошло первое отремонтированное судно. С июня 1943 г. вступил в строй действующих Керченский судоремонтный

завод. Судоремонтники Керчи к концу года вернули в строй 8 боевых единиц ВМФ.

К октябрю 1944 г. основные порты на Черном море были готовы к систематическому обслуживанию, правда, ограниченного количества судов, т.к. полный объем восстановительных работ в то время был невозможен.

Прежде всего, остро ощущалась нехватка судов. К началу 1944 г. на Черном море в эксплуатации находилось всего 20 транспортных судов общей грузоподъемностью 60 тыс. тонн. Требовалось увеличить тоннаж по меньшей мере в 5-6 раз. Это достигалось различными путями: ремонтом уцелевших, хотя и поврежденных судов, подъемом затонувших и вводом их в строй, строительством крупно тоннажных барж, закупкой судов в других странах. Например, в США было приобретено некоторое количество морских буксиров.

Эти мероприятия позволили уже к январю 1945 г. увеличить количество судов на Черном море до 55 с общей грузоподъемностью в 114 тыс. тонн.

С октября 1944 г. на Черном море возобновилось регулярное судоходство. В октябре было перевезено 31 тыс. тонн грузов и более 6 тыс. пассажиров. Танкеры “Совнефть”, “Передовик”, “Стахановец” и “Москва” начали перегрузку нефти из румынского порта Констанцы. Летом 1945 г. теплоход “Украина” открыл регулярное пассажирское движение по линии Одесса-Крым-Кавказ [3, с.82].

Важным составным элементом в деле восстановления судоходства было и совершенствование подготовки квалифицированных кадров. В соответствии с Постановлением ЧКО от 5 марта 1944 г. “О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота” на базе морских техникумов в Одессе, Батуми, Ростове-на-Дону, Херсоне создавались средние мореходные училища, а после освобождения Одессы там открылось и высшее мореходное училище.

Таким образом, восстановление судоходства в Азово-Черноморском регионе имело важное значение как для успешного проведения боевых операций, так и для перехода к мирному развитию страны. То, что удалось сделать еще в 1943-1945 гг., стало хорошей основой для успешного завершения этих работ в период первой послевоенной пятилетки.

Источники и литература

1. Всё тебе, Родина. – Краснодар, 1968.
2. История советского морского транспорта. – М.: Транспорт, 1979.
3. Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. – М.: Транспорт, 1984.

4. Под флагом Родины: Очерки истории Черноморского пароходства. – Одесса: Моряк, 1967.
5. Чикер Н.П. Служба особого назначения. – М.: Воениздат, 1975.
6. ММФ. Союзниипроект. – Д.10. – Т.IV.
- 7.Центральный военно-морской Архив. – Ф.10. – Д.32843.

М.М.Бессонова

ДО ПИТАННЯ ПРО ВИСВІТЛЕННЯ СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКОЇ ПОЛІТИКИ США 1989-1990 рр. В ЗАРУБІЖНІЙ ІСТОРІОГРАФІЇ

Політика антикомунізму, що була однією з визначальних рис американської міжнародної діяльності після Другої світової війни, детально аналізувалася в зарубіжній історіографії та політологічних дослідженнях. Крах комуністичних режимів в Східній Європі в 1989-1990 роках пригортав неабияку увагу як політичного так і наукового світу, бо країни означеного регіону в 40-80-і роки ХХ століття були сферою особливого інтересу США.

Одразу ж після подій 1989-1990 років в зарубіжній історіографії з'явилася велика кількість робіт, що аналізують зміни в колишніх соціалістичних країнах та висвітлюють американську східноєвропейську політику.

Серед них можна виділити дві великі групи: до першої групи належать дослідження, в яких розглядалася американська зовнішня політика, та, зокрема, її східноєвропейський напрямок; до другої – праці, в яких американська зовнішньополітична діяльність була висвітлена на фоні змін в міжнародній геополітичній системі, перетворень в СРСР та переорієнтації американо-радянських взаємин, що безпосередньо впливали й на американо-східноєвропейську політику, аналізу суспільно-політичної та економічної ситуації в країнах Східної Європи.

Найбільш ґрунтовно американська східноєвропейська політика проаналізована в праці Роберта Хатчінгса, який у 1989-1992 роках був директором європейського відділу Ради національної безпеки США [11]. Цінність його дослідження полягає в тому, що автор безпосередньо брав участь у розробці та втіленні американських зовнішньополітичних рішень, співпрацював з президентом США Дж.Бушем, держсекретарем Дж.Бейкером та радником з питань національної безпеки Бр.Скоукрофтом. За твердженням автора, під час роботи він зіткнувся з