

# РЕПАТРИАЦИЯ КОРЕЙЦЕВ ИЗ ЯПОНИИ В КНДР НА СУДАХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА (конец 1950-х — первая половина 1960-х гг.)



**Игорь Васильевич БЕЗИК,**  
кандидат исторических наук, г. Владивосток  
E-mail: koroleva\_val@mail.ru

В статье впервые подробно, на обширном фактическом материале рассматривается такая гуманитарно-политическая акция советской стороны, как репатриация корейцев из Японии в КНДР на судах Дальневосточного морского пароходства.

**Ключевые слова:** репатриация, корейцы, СССР, КНДР, Республика Корея, Дальневосточное морское пароходство (ДВМП).

REPATRIATION OF THE KOREANS FROM JAPAN TO NORTH KOREA  
ON THE BOARD OF FESCO VESSELS (LATE 1950S — 1965)

**I. V. Bezic.** Cand. Sc. (History), Associate Prof., Vladivostok.

The article based on thorough research of historical documents relating to such humanitarian and political mission of the USSR as repatriation of the Koreans from Japan to North Korea (The Democratic People's Republic of Korea) on the board of FESCO (Far-Eastern Shipping Co.) vessels.

**Key words:** repatriation, the Koreans, North Korea, FESCO vessels.

**А**ктивная пропагандистская кампания КНДР по возвращению корейцев на историческую родину была начата в 1958 г. по инициативе северокорейского руководства при поддержке левых и прокоммунистических, а также националистических корейских структур в Японии, прежде всего «Лиги корейских граждан, проживающих в Японии» (пропхеньянская организация «Чхонрён» — согласно А. Н. Ланькову, была создана в 1955 г. северокорейскими спецслужбами [4]).

В сентябре 1958 г. правительство КНДР официально заявило о желании принять корейцев-репатриантов из Японии. Политическим и мощным пропагандистским фоном 1958 г. являлся факт вывода с территории КНДР «китайских добровольцев», находившихся в стране со времён Корейской войны. Войска были выведены в три этапа в период с 15 марта по 26 октября 1958 г. (Как следует из современных публикаций, страну покинули далеко не все войска). Отметим, что 1958 г. в официальной истории Северной Ко-

реи считается годом завершения социалистических преобразований производственных отношений, годом социалистической революции.

В советской прессе сообщалось со ссылкой на выступление Хан Дук (Док) Су, председателя ЦК всеобщего объединения корейцев, проживавших в Японии, что по состоянию на 10 декабря 1958 г. около 100 тыс. корейцев уже выразили желание вернуться из Японии в КНДР. В феврале 1959 г. Хан Дук Су говорил уже о более чем 117 тыс. При этом советские газеты в 1959 г. писали, что «лисынмановская агентура» запугивала корейцев, стараясь сорвать репатриацию и дискредитировать саму её идею. В советской прессе публиковались пространные материалы, рассказывавшие о фактах такого «запугивания», а также внутривосточных японских пертурбациях, связанных с репатриацией.

В самой КНДР пропагандистская кампания по репатриации с весны 1959 г. принимала всё больший размах, создавался «благоприятный фон» для желающих вернуться. Так, в марте 1959 г. сообщалось, что в голосовании по выборам в городские, уездные и сельские народные комитеты приняло участие 99,99% всех зарегистрированных избирателей. За выдвинутых партией кандидатов в депутаты подали свои голоса также 99,99%. Это преподносилось как яркий показатель «единства Партии, Правительства и народа». Сообщалось, что с 1 апреля 1959 г. отменялась плата за обучение во всех учебных заведениях республики и т.д. Северокорейская сторона выступила и с пропагандистской (заведомо обречённой на отторжение Югом) инициативой принять на постоянное место жительства соотечественников из Южной Кореи, не имевших жилья или работы, обещая при этом обеспечить их и тем и другим.

Советская пресса — и центральная, и дальневосточная — без ограничений публиковала эту пропагандистскую информацию. Советские газеты постоянно писали и об откровенно дискриминационной политике японских властей в отношении этнических корейцев в Японии (эти сведения не были пропагандой и опирались на жёсткие реалии послевоенного японского государства и общества).

По внутривосточным интересам проект репатриации поддерживала и соцпартия Японии: её представители в связи с этим побывали в Северной Корее в марте 1959 г. В течение долгих месяцев 1959 г. между КНДР и Японией шли сложные переговоры об условиях репатриации, пока не было достигнуто взаимоприемлемое соглашение. При этом советская сторона, поддерживая северокорейскую, через свой Красный Крест апеллировала к японскому правительству, указывая на благополучное разрешение гуманитарной проблемы между двумя странами во второй половине 50-х гг., когда в Японию вернулись многие ещё остававшиеся в СССР смешанные японо-корейские семьи — лица без гражданства (а до этого вернулись бывшие японские военнопленные).

Кампания по репатриации продолжалась несколько лет и была весьма значительной (и по финансовым затратам СССР) акцией гуманитарно-политического и пропагандистского характера, связанной с поддержкой СССР своего союзника в лице КНДР и её лидера Ким Ир Сена. К тому же она проходила в условиях всё более ухудшающихся отношений между КНДР и СССР, о чём официально в советский период, вплоть до позднестроительных лет,

никогда не сообщалось. (Хотя население СССР знало об этом из многочисленных «закрытых» лекций о международном положении СССР).

С конца 50-х гг. на советских пассажирских судах Дальневосточного морского пароходства корейцы перевозились из Японии в КНДР [1, 1957. 25 дек.; 1958. 18 сент., 29 и 30 окт., 11 нояб., 26 дек.; 1959. 1 и 3 янв., 17, 19, 22, 25 и 27 февр., 5 марта, 5 сент, 17 дек.; 1960. 7 янв.]. Автор А. Н. Ланьков указывает лишь 60-е гг. без упоминания конца 50-х [2, 1960. 8 янв.; 3, с. 32—33; 4, с. 106].

Советские моряки уже имели опыт гуманитарных перевозок, также в разделённом государстве: теплоходы «Архангельск» и «Ставрополь» участвовали в перевозках вьетнамцев из Южного Вьетнама на территорию Северного Вьетнама (тогда Демократическая Республика Вьетнам — ДРВ), осуществлявшихся в соответствии с Женевским соглашением по Индо-Китаю (1954 г.)

Акция с корейскими репатриантами осуществлялась при содействии Советского Союза, его Общества Красного Креста и Красного Полумесяца, о чём попросила северокорейская сторона.

Отметим также, что Дальневосточное морское пароходство уже участвовало в репатриации корейцев. Правда, на другом уровне и в другом историческом контексте: во второй половине 1940-х гг. проходила репатриация из СССР (через Приморье) в Северную Корею этнических корейцев из числа японских военнопленных.

Во время репатриации из Японии суда, выходявшие из Владивостока, сначала заходили в КНДР и брали на борт представителей Красного Креста страны. На борту советских судов репатриантов встречали и сопровождали в пути на родину представители КНДР (официально — сотрудники Красного Креста, и неофициально — спецслужб). О соответствующих работниках советских спецслужб в составе команд советских судов остаётся только догадываться. И на сегодняшний день автор не располагает бесспорными данными о их участии в этих гуманитарных рейсах.

Публикация о первом рейсе «Тобольска» с репатриантами в 1959 г. за подписью первого помощника капитана теплохода А. Звягина была помещена в газете «Красное знамя» уже 7 января 1960 г. В ней упоминалось, что первым рейсом за репатриантами в Японию прибыл министр просвещения КНДР (отметим высокий уровень представительства северокорейской стороны).

По официальной партийно-политической информации от ДВМП, интерес к событию со стороны японских и других зарубежных журналистов был весьма высоким. В Ниигате «Тобольск» встречали более 50 представителей прессы и радио, приход судна транслировался по местному телевидению.

Оформление пассажиров-корейцев и их багажа в Японии было непродолжительным. Так, в первом рейсе теплоход «Тобольск» стоял в Ниигате лишь три дня.

Первая группа репатриантов в количестве 974 чел. отбыла из Ниигаты на двух советских судах «Тобольск» и «Крильон» 14 декабря 1959 г. При этом в информации ТАСС отмечалось, что желание выехать на родину высказали уже 130 тыс. «японских» корейцев. Обратим внимание, что в официальных источниках информации количество корейцев, желавших выехать из Японии, всё возрастало.

Надо отметить, что на рубеже 50—60-х гг. в регионе был серьёзный дефицит грузопассажирских судов. Тем не менее Советский Союз предоставил два крупных теплохода для перевозки корейских репатриантов, что означало заметные экономические издержки для советской стороны (отметим, что одновременно в 1960 г. ДВМП осуществляло и репатриацию в КНР подвергшихся гонениям в Индонезии китайцев).

По сведениям советской стороны, в порту Чхончжин репатриантов встречали более 60 тыс. чел. «Играют оркестры, развеваются знамёна, транспаранты, ярко пылают цветы. Девушки в национальных костюмах исполняют народные танцы, поют песни», — так описывал встречу первый помощник капитана «Тобольска».

В мае 1960 г. приморская газета «Красное знамя» сообщала, что девятнадцать рейсами советских пароходов в КНДР доставлено более 19 тыс. репатриантов из Японии. Рейсы осуществлялись по линии Ниигата (Япония) — Чхончжин (КНДР). И рейсы ещё продолжались.

В сентябре 1960 г. сообщалось о начале уже 38-го парного рейса «Тобольска» и «Крильона» по доставке репатриантов в Северную Корею. Рейсы возобновились после недолгого перерыва, вызванного недельным профилактическим ремонтом судов во Владивостоке.

Как отмечалось в официальной советской информации, свыше 400 корейских студентов приехали в Ниигату из Токио встречать названные советские суда, чтобы продемонстрировать свою признательность советским морякам и выразить японским властям требование продлить срок действия соглашения о репатриации (в этот период между Японией и КНДР проходили сложные переговоры о её продолжении).

В августе—сентябре 1960 г. появились многочисленные публикации в СМИ о запланированном визите Н.С. Хрущёва в КНДР. Сам Ким Ир Сен в юбилейном докладе, посвящённом 15-летию освобождения Кореи, официально сообщил об ожидаемом в ближайшее время приезде советского лидера в КНДР. И корейская диаспора в Японии бурно приветствовала это известие. (Посещение так и не состоялось по ряду причин, здесь не рассматриваемых). Предстоящий визит активно использовался и в КНДР, и в Японии левыми прокорейскими силами в пропагандистской кампании по наращиванию масштабов репатриации из Японии в КНДР [1, 1959. 23 авг., 17 дек.; 1960. 7 янв., 11 мая, 17 авг., 9, 10, 15, 20 и 21 сент.; 1961. 4 янв., 7 апр.] (Тем более что южнокорейская сторона проводила соответствующие контрпропагандистские акции, направленные против репатриации).

В апреле 1961 г. газета «Красное знамя» поместила подробный репортаж о пароходе «Крильон», работавшем на линии Япония — КНДР в общей сложности более двух лет (в прошлом германское судно-паром «Preussen» 1909 г. постройки — в ДВМП с 1950 по 1975 г.).

В июне 1961 г. также сообщалось, что теплоход «Тобольск» только за полтора года работы перевёз в КНДР за 62 рейса 18 839 чел. и свыше 11 тыс. т груза (в основном личное имущество репатриантов). И его миссия завершилась. В связи с окончанием работы по репатриации теплоход был награждён Знаменем Правительства КНДР и грамотой за подписью Ким Ир Сена. Все члены экипажа были награждены медалями общества Красного Креста

КНДР и получили личные подарки. Также экипажу было вручено знамя от имени Ассоциации корейцев, проживавших в Японии. Теплоход был вновь поставлен на линию Владивосток — Корсаков (Сахалин) [1, 1961. 7 апр., 25 и 29 июня; 1973. 15 июля].

В 1961 г. вместо «Тобольска» к перевозкам репатриантов был привлечён односторонний теплоход «Норильск». 18 июня 1961 г. он доставил очередную партию репатриантов. При этом в СМИ отмечалось, что судно лишь недавно стало работать на этой линии. Эта информация, опубликованная 29 июня 1961 г. в газете «Красное знамя», совпала с сообщением Всесоюзного радио о прибытии в Москву 29 июня партийно-правительственной делегации КНДР во главе с Ким Ир Сенем (газета сообщила об этом 1 июля).

По официальным сведениям северокорейской стороны, к концу июля 1961 г. в Северную Корею из Японии было репатрировано около 68 500 этнических корейцев и примерно 14 700 чел., желавших переехать в КНДР, оставались в Японии. Требовалось продление ранее заключённого соглашения КНДР и Японии о репатриации, и оно было продлено ещё на год, а затем ещё [1, 1961. 4 авг.].

Как информировало Телеграфное агентство Советского Союза (ТАСС), 27 августа 1961 г. в Чхонджин (Чхоньджинь, Чхонджин) прибыли советские суда «Норильск» и «Крильон», доставившие 72-ю группу корейских репатриантов — свыше 500 чел. В информации ТАСС отмечалось, что большинство репатриантов этой группы — уроженцы Южной Кореи, «...но они отказались вернуться в Южную Корею и решили направиться в КНДР» [1, 1961. 30 авг.].

В мае 1963 г. местные СМИ сообщали, что репатриация будет продолжена и в этом году на перевозке репатриантов с регулярностью раз в месяц будет задействован пароход «Якутия». Некоторые печатные и интернет-источники неверно указывают 1960 г. как начало работы «Якутии» в этой кампании (Алексей Сёмин и др.).

Обратим внимание, что ухудшение советско-корейских отношений сказалось и на информационных публикациях о рейсах по репатриации: в местной прессе о них практически не сообщалось. Или такой красноречивый факт: в январе 1963 г. упоминалось, что из Приморья в КНДР будет направлена лишь одна тургруппа, а в совмещённый тур КНР/КНДР — всего три. При этом мы не можем утверждать, что эти турпоездки действительно состоялись. Как известно, уже в июле 1963 г. тщательно скрывавшийся в СССР конфликт между КПСС и КПК получил публичную огласку в ходе начавшейся открытой полемики между сторонами. Отношения с Китаем резко ухудшились. Всё это не улучшало и советско-северокорейские отношения.

Приведём ещё один любопытный факт. Согласно публикациям советской прессы, в июле 1963 г. Пражское бюро Всемирной федерации профсоюзов (ВФП) — левая, просоветская международная структура, сделала специальное заявление по поводу проблемы репатриации: «В настоящее время 600 тыс. корейцев, проживающих в Японии, ведут активную борьбу за возвращение в КНДР. 18 лет назад они были вывезены туда японскими империалистами (для использования на тяжёлых работах и военной службе). В газете сообщалось: «В своём заявлении ВФП подчёркивает, что свобода выезда на родину является священным национальным правом, при-

знанным международным законодательством, и выражает уверенность, что при активной поддержке народов всего мира корейские граждане, проживающие в Японии, безусловно, добьются победы» [1, 1963. 27 июля]. Напомним, что в начале 1959 г. в КНДР говорилось о более чем 117 тыс. соотечественников, планировавших вернуться на Север страны, а в декабре 1959 г. — о 130 тыс., теперь уже о 600 тыс.

7 апреля 1965 г. было опубликовано очередное заявление МИД КНДР — на этот раз в связи с «...усиливающимися репрессиями в отношении корейских граждан, проживающих в Японии». И пропагандистское противостояние, несмотря на процесс репатриации, не прекращалось ни на минуту. Можно предположить, что это заявление во многом было связано с иссякающим потоком репатриантов.

Как писала газета «Красное знамя» 1 октября 1965 г. со ссылкой на сведения, полученные от ДВМП, «уже несколько лет суда Дальневосточного пароходства доставляют из Японии корейцев-репатриантов в КНДР. На линии Ниигата — Чхончжин работали «Тобольск», «Норильск», «Крильон» и другие корабли. За это время ими перевезено более 84 тыс. чел., пожелавших возвратиться на Родину». А.Н. Ланьков называет окончательную цифру репатриантов — 93 тыс.) [1, 1965. 1 окт.; 4]. О фантастических же 600 тыс., якобы желавших вернуться в КНДР, мы уже упоминали выше.

Какого количества репатриантов планировало достичь руководство КНДР, сегодня сказать не представляется возможным по известным причинам. Но, по нашему мнению, в пропагандистском плане проигрыш Пхеньяна всё же был.

В конце сентября 1965 г. на «Якутии» во Владивосток прибыла корейская делегация, которую возглавлял, как отмечалось в газете «Красное знамя», один из ведущих работников Красного Креста КНДР Ким Ир Хава. После Владивостока делегация побывала в Находке, где с апреля 1958 г. функционировало генконсульство КНДР.

Можно констатировать, что СССР серьёзно подошёл к выполнению взятых на себя обязательств и достойно, на высоком уровне провёл свою часть акции. Предоставляемые советской стороной суда были довольно комфортабельными для того периода и весьма приемлемы для коротких плаваний. В ДВМП они использовались на грузопассажирских перевозках большой протяжённости, в т.ч. на линиях Владивосток — Петропавловск-Камчатский, Владивосток — Корсаков, Владивосток — Курилы, Находка — Нагаево.

Подробнее остановимся на самих судах. Как отмечалось в СМИ, «Тобольск» и «Норильск» (итальянской постройки 1952 и 1951 гг. соответственно) во время рейсов в дальневосточные порты могли принять на борт до 300 пассажиров каждый и до 700 т груза, обладали скоростью до 14 узлов. Так, в 1957—1958 гг. они работали на линии, связывавшей Приморье с портами Хабаровского края и Сахалинской области. Экипажи судов были опытными и подготовленными, неоднократно отмечались как передовые в социалистическом соревновании (находились в составе ДВМП до 1975 и 1976 гг. соответственно).

Товарно-пассажирский пароход «Якутия» английской постройки 1913—1914 гг. (изначально «Император Пётр Великий») после ремонтно-восстановительных работ, проведённых в ГДР в 1951—52 гг., входил в состав

ДВМП до 1965 г. (дата нуждается в уточнении). В августе 1953 г. в публикации газеты «Красное знамя» отмечалось, что пароход «Якутия» недавно совершил дальний переход из Риги во Владивосток и работает в водах Тихого океана. На внутренних рейсах он мог перевозить одновременно несколько сот пассажиров и 700 т груза. Как сообщала газета, первым рейсом в 1955 г. он доставил во Владивосток 830 пассажиров.

Экипаж «Якутии» в 1957 г. был награждён вымпелом Министерства морского флота СССР «За высокие производственные показатели и культурное обслуживание пассажиров» в первом — втором кварталах. Параллельно с периодической работой на линии Япония — КНДР «Якутия» совершала и внутренние рейсы (Владивосток — Курилы, 1964 г. и т.д.).

Возвращаясь к рейсам судов с репатриантами, надо отметить, что в современных местных газетных публикациях т.н. «краеведов» уже в 2000-е гг. встречаются утверждения о том, что указанные советские суда сопровождались боевыми кораблями ТОФ на случай недопущения возможного «бунта» корейцев и их попыток повернуть суда в Республику Корея. Если принять на веру сведения об эскорте, то речь может идти лишь об участии кораблей ТОФ в сопровождении судов в нейтральных водах. Не надо забывать, что шла «холодная война» и резонно было опасаться возможных провокаций и эксцессов, прежде всего со стороны США и Южной Кореи.

Так, в феврале 1959 г., согласно информации ТАСС со ссылкой на сообщения зарубежного радио, после нелёгкого решения правительства Японии разрешить репатриацию, южнокорейские «...лисынмановские власти объявили о приведении в боевую готовность военно-морских и воздушных сил с целью сорвать перевозку репатриантов» [1, 1959. 17 февр.]. Впрочем, и само «тревожное» тассовское сообщение, и внешне жёсткая южнокорейская реакция на репатриацию, описанная в советской информации, являлись ярким свидетельством пропагандистской психологической войны «мира социализма» с «миром капитала».

Да и в целом, обстановка была весьма нервная. И КНДР чувствовала себя буквально как затравленный зверь в условиях противостояния с США, Японией и Южной Кореей. К примеру, в декабре 1959 г. вблизи Корейского полуострова был обстрелян советский невооружённый разведывательный корабль (РЗК) ТОФ. Обратим внимание — вскоре после завершения первого рейса с репатриантами.

В официальном советском сообщении он именовался «гидрографическим судном» «Унго» и об официальном признании его подлинного предназначения в те годы не могло быть и речи. (Удивительно, что и спустя 45—50 лет в редких публикациях, затрагивающих эту тему, корабль по-прежнему классифицируется как гидрографическое или исследовательское судно).

В действительности это было переоборудованное соответствующим образом судно (ГС-34) на базе среднего траулера типа «логгер» проекта 391 (постройки ГДР 1955 г.) небольшого водоизмещения (380 т) и малой скорости хода — до 9 узлов. Посты радио и радиотехнической разведки были размещены в рыбном трюме [5, с. 24]. Для корабля это был обычный разведывательный поход. Но, как явствует из современных сведений, с учётом конкретной ситуации в первую очередь осуществлялось целенаправленное

разведобеспечение безопасности возвращения корейских репатриантов из Японии в КНДР (командир РЗК — капитан-лейтенант А. Б. Козьмин).

По официальным советским данным, указанный инцидент произошёл 28 декабря 1959 г. в 14 час. 35 мин. по московскому времени (в 21.35 по владивостокскому) в 30 милях от побережья КНДР и в 36 милях к северо-востоку от границы Южной Кореи в Восточно-Корейском заливе. Помимо официального сообщения пространные публикации об этом инциденте были помещены на страницах ряда изданий в виде оригинальных материалов или их перепечаток [1, 1960. 1 и 5 янв.; 2. 1960. 4 янв.; 6; 7, с. 23]. Например, в заметке Е. Каменецкого «Подлая провокация южнокорейских пиратов» сохранились такие пассажи, как «...неизвестный военный корабль без флага, подошедший к советскому кораблю», «...южнокорейский корабль типа «большой охотник» с бортовым номером 205, открывший огонь» и т.д. Указывалось также наличие других военных кораблей: «...вскоре моряки «Унго» заметили вдаль ещё два затемнённых корабля» и т.д. В результате обстрела с «борта № 205» советский корабль получил значительные повреждения (ходовой мостик, компас, радиоантенна, труба, спасательная шлюпка и др.). При этом в условиях обстрела и после РЗК постоянно поддерживал устойчивую радиосвязь с Владивостоком. Прямым попаданием снаряда в ходовую рубку «...был убит рулевой — комсомолец Александр Кажаяев», тяжёлое ранение получил другой рулевой А. Белкин. Были ранены моряки В. Казанцев, Ю. Фёдоров, А. П. Новомодный (последний был помощником командира корабля, секретарём парторганизации РЗК, имел звание капитан-лейтенанта).

В российских газетах и журналах во второй половине 90-х гг. по-прежнему писали о гидрографическом судне ТОФ «Унго», обстрелянном южнокорейскими кораблями, когда погиб один и было ранено пятеро советских моряков [8; 9, с. 93]. (По современным сведениям ранение получил также рулевой-сигнальщик Г. Копанев).

Газета «Боевая вахта» в подборке исторической хроники ТОФ в публикации 1997 г. также сообщала об обстреле в декабре 1959 г., но уже южнокорейскими самолётами советского гидрографического судна «УнгА» (именно с таким окончанием), совершавшего межбазовый переход (авт. — С. Бевз) [2, 1997. 30 апр.; 10, с. 77]. В 2002 г. в публикации журнала ВМФ «Морской сборник» уже было уточнено, что судно входило в отдельный дивизион кораблей разведки ТОФ, и название судна также дано как «УнгА» [11, с. 13]. В единичных Интернет-публикациях, упоминающих данный РЗК, название пишется с окончаниями и «а», и «о».

В последние годы появились и иные интерпретации инцидента. Так, в одной из публикаций 2008 г. солидного журнала «Проблемы Дальнего Востока» автор пишет: «...северокорейские ВМС не всегда придерживались общепринятых правил поведения военных судов в море, так как имели приказ применять оружие против «чужих кораблей», действуя по правилу «сначала стреляй, а потом разбирайся». Это было хорошо известно советской стороне по собственному опыту. Так они поступили с советскими судами «УнгИ» в 1960 г., «Профессор Гагаринский» в 1990 г.» [12, с. 86, 101].

Отметим, что название «Унги» тоже существует. Его носит один из небольших корейских городов, куда в ходе войны с Японией в августе



1945 г. также высаживался десант ТОФ (прежнее японское название — Юки) [2, 2005. 16 нояб.]. И носить название иностранного города советский разведкорабль не мог, даже в 1950-е гг.

В примечании к статье упомянутый автор уточняет: «Военные катера КНДР обстреляли советское исследовательское судно «УнгИ». Один матрос был убит, двое ранены. Затем ТАСС обвинило Южную Корею в нападении на наше судно. Южнокорейские власти заявили о своей непричастности к инциденту и были готовы предоставить кинодокументы, зафиксировавшие нападение катеров Северной Кореи на советское судно...» [12, с. 86, 101].

Правда, автор указанной публикации неверно датирует инцидент — «1960 г.» (без указания месяца), а не 28 декабря 1959 г., даёт неверное название разведкорабля и неточно его классифицирует. Называет и иное количество раненых, расходясь с официальными источниками и не давая при этом пояснений.

Что касается упоминания готовности южно-корейской стороны предоставить кинодокументы: согласно советской трактовке событий, инцидент происходил в кромешной тьме зимней декабрьской ночи и «Унго» включил всё освещение и прожекторы, чтобы лучше себя обозначить. И откуда там оказались кинооператоры «ночные охотники», в статье остаётся неясным. Но в советской печати никаких намёков на участие кораблей КНДР в обстреле советского судна даже и быть не могло. Однако многие современные данные указывают, что это были действительно северокорейские корабли. К примеру, автор А. Розин пишет: «Позже по уточнённым данным было установлено, что кораблём-пиратом был северокорейский малый противолодочный корабль «№ 205» типа «БО-1», полученный от СССР в начале 50-х гг.» [13]. (Уточним эти сведения: это мог быть проект 122-бис, т.н. «большой охотник», и лишь с 1966 г. по советской классификации такие корабли стали именоваться «малые противолодочные корабли»).

Уже 7 февраля 1960 г. центральная газета «Советский флот» поместила на своих страницах статью генерал-майора Корейской Народной Армии Ю Чан Гвона «На восточных рубежах лагеря социализма», приуроченную к 12-й годовщине создания Народной армии. В статье упоминаются и доблестные ВМС Северной Кореи. Случайно или нет эта статья появилась в газете, в которой месяцем ранее подробно описывалось нападение на советское судно, и насколько эти два эпизода связаны между собой — сегодня сказать трудно.

При этом условная морская граница (разграничительная линия) между двумя Кореями в принципе никогда не признавалась КНДР как межгосударственная и на протяжении многих десятилетий здесь случались конфликтные инциденты между военными, рыболовными и другими кораблями и судами двух государств. (Надо учитывать и многочисленные односторонние действия КНДР по определению величины своих территориальных вод).

Итак, более полувека назад инцидент с обстрелом советского корабля имел место. К слову, о нём быстро перестали упоминать в советских СМИ, не последовала обычная в таких случаях антиимпериалистическая пропагандистская кампания, что лишний раз свидетельствует о причастности к инциденту КНДР.

Так драматично начало гуманитарной акции затронуло и советский Тихоокеанский военно-морской флот. Никаких данных о том, что северокорейская сторона принесла официальные извинения или объяснения по поводу инцидента (даже в конфиденциальном порядке) у нас на сегодняшний момент нет.

Автор пока не располагает достоверными сведениями об упомянутых фактах прямых эскортных операций кораблей ТОФ, однако считает нужным упомянуть об этой версии.

Что касается возможного «бунта» и задач его пресечения — отнесём это к фантазиям автора публикации, попросту не знающего реалий кампании рассматриваемой нами репатриации. К тому же неприкрытый диктаторский (и проамериканский) политический режим в Южной Корее того периода, по большому счёту, не очень отличался от режима Ким Ир Сена в Северной Корее, бывшего просоветским/прокитайским, т.е. прокоммунистическим. И ни о каком южнокорейском экономическом чуде, случившемся гораздо позже, речи ещё не было. Жизненные стандарты на Юге были на весьма низком уровне. Скорее наоборот, Север был в этом смысле более привлекательным для «японских корейцев», в немалой степени и благодаря прокоммунистической пропаганде. Надо заметить, что в тот период социализм в лице Советского Союза и других соцстран, в том числе Китая, был очень популярным, авторитетным и притягательным для значительной части трудящихся мира. Слова «спутник», «Гагарин», «Хрущёв», «Мао Цзэдун» не сходили со страниц мировых газет и ассоциировались прежде всего с социализмом как системой, существовавшей в СССР, КНДР, КНР и т.д.

Таково наше видение проблемы репатриации корейцев в конце 1950-х — первой половине 1960-х гг. и участия в ней судов советского Дальневосточного пароходства.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Красное знамя. Владивосток.
2. Боевая вахта. Владивосток.
3. Ли Герон. Великое покаяние. Бишкек. 2006.
4. Ланьков А.Н. Естественная смерть северокорейского сталинизма? // Восток/ОРИENS. 2006. № 4.
5. Лопухин А.Н. Разведывательные корабли // Тайфун. Военно-технический альманах. 2002. № 2. (42).
6. Каменецкий Е. Подлая провокация южнокорейских пиратов // Советский флот. 1960. 1 янв.
7. Халилецкий Г. В море — пираты // Сов. моряк. 1960. № 2.
8. Шигин В. Не скажет ни камень, ни крест, где легли... // Труд. 1997. 6 мая.
9. Шигин В. Тайна исчезнувшей «щуки» // Морской сборник. 1997. № 12.
10. Безик И.В. Тихоокеанский флот, год 1959-й... // Приморье: времена «оттепели». 1953—1964 гг. Книга первая. Владивосток. 2007.
11. Разведке Тихоокеанского флота — 70 лет // Морской сборник. 2002. № 7.
12. Ткаченко В.П. Уроки корейского кризиса 1968 года // Проблемы Дальнего Востока. 2008. № 1.
13. [http://alerozin.narod.ru/KNDR\\_i\\_USSR.htm](http://alerozin.narod.ru/KNDR_i_USSR.htm)