

# ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 94(47).084.8  
ББК ТЗ(2)722.9-4-612

А.Ю. Комарков

## ВОЕННО-МОРСКОЙ ЛЕНД-ЛИЗ И ОРГАНИЗАЦИЯ ЕГО ПРИЕМКИ В СССР (НА ПРИМЕРЕ АРХАНГЕЛЬСКОГО ПОРТА)

*На основе материалов Центрального Военно-морского Архива рассматривается практически неизученная деятельность советского аппарата Военной приемки импортных грузов, отвечавшего за прием, обработку и отправку адресатам (центральный управление Наркомата ВМФ и отдела флотов) поступавшего в годы Второй мировой войны через Архангельск военно-морского ленд-лиза из Соединенных Штатов и Великобритании. При этом основное внимание уделено вопросам организации приемки импорта, целям и задачам ее деятельности, а также особенностям функционирования аппарата военпредов в конкретных условиях европейского севера РСФСР (Архангельский порт), сложившихся при реализации программы экономического сотрудничества «Большой Тройки» в интересах советского флота периода 1941–1945 гг.*

### **Ключевые слова:**

*Архангельск, Великобритания, военная приемка импортных грузов, военно-морской флот, Вторая мировая война, ленд-лиз, Народный Комиссариат ВМФ, Народный Комиссариат внешней торговли, Отдел внешних заказов, СССР, США.*

Поставки экономической помощи по ленд-лизу\* из США и Великобритании в Советский Союз начались спустя два с лишним месяца после состоявшегося 22 июня 1941 г. нападения Германии на нашу страну. В СССР необходимо было организовать систему приемки поступающих импортных грузов. В этих целях был создан специальный орган, который получил название – Военная приемка импортных грузов (ВПИГ). Он был представлен Военной приемкой Наркомата обороны и Военно-морской приемкой Наркомата ВМФ. Первая из них работала с грузами для РККА, а вторая занималась приемом поставок для флота. Приемки ВМФ были сформированы в портах прибытия ленд-лиза, «в связи с поступлением в больших количествах и разнообразных по номенклатуре грузов, как непосредственно для Военно-морского флота, так и для обеспечения судостроительной программы» [2, л.12]. На них возлагались обязанности по приему импорта от Наркомата внешней торговли (НКВТ) и обеспечению отправки военно-морского имущества на флоты и склады НК ВМФ.

В настоящей статье вопрос о приемке грузов рассматривается на примере деятельности представительства НК ВМФ в Архангельском порту. Указанная военно-морская приемка была создана в августе 1941 г. накануне прибытия английского каравана «Дервиш». Приказ Народного Комиссара ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова от 20 августа 1941 г. предписывал ввести должность начальника Военной приемки при Военном совете Беломорской военной флотилии (ВС БВФ) «для обеспечения приемки, хранения и отправки импортных грузов, поступающих в Архангельск» [3, л. 64]. Начальник приемки в Архангельске подчинялся Военному совету флотилии и одновременно взаимодействовал с представителями НКВТ, что требовало разграничения полномочий между ними.

Мера ответственности каждого из участников встречи конвоев определялась Положением о взаимоотношениях командующего Беломорской флотилией, уполномоченного Наркомата внешней торговли и начальников по приемке импортных грузов НК ВМФ и НКО. Так, команду-

\* Ленд-лиз (англ. Lend-Lease) – система передачи США займы или в аренду вооружения, боеприпасов, строительного сырья, различных товаров и услуг странами – союзниками по антигитлеровской коалиции [1].

щий отвечал за безопасный проход иностранных судов в советских территориальных водах, уполномоченный НКВТ ведал приемкой импорта от капитанов кораблей, своевременной разгрузкой судов, оформлением документов на прибывший груз. А начальники ВПИГ (Военной приемки) следили за технически правильной разгрузкой военных грузов, их хранением на берегу, охраной и обеспечивали отправку ленд-лиза к местам назначения [3, л. 60].

При начальнике ВП (Военной приемки импорта) состоял аппарат из специалистов-приемщиков, переводчиков и технических работников. Их задачи конкретизировались Положением о начальнике Военной приемки при Военном совете флота (флотилии). От сотрудников приемки требовалось отправлять импортные грузы адресатам по разнарядке, утвержденной Отделом внешних заказов НК ВМФ (ОВЗ). В помощь приемщикам предусматривался выезд на место специалистов центральных управлений Наркомата [4, л. 95]. Военпредов обязали проводить количественную и качественную приемку военных грузов, а также составлять (совместно с работниками Инженерного отдела НКВТ) акты на принятые и поврежденные грузы [3, л. 339]. Некомплектные и не обеспеченные разнарядками Отдела внешних заказов поставки, должные были храниться на складе ВПИГ до распоряжения заместителя наркома ВМФ по вооружению и кораблестроению [4, л. 96].

Осенью 1942 г. по НК ВМФ была принята Инструкция Военной приемке импортных грузов. Отныне ее начальник, получив информацию о морских поставках на суда очередного конвоя, составлял план обработки транспортов с учетом объема грузов, потребности в складских площадях, необходимости привлечения к приемке специалистов из отделов флотилии, расстановки персонала по районам разгрузки. Отмечалось, что «начальник Военной приемки или его представители принимают участие в обработке грузовых документов приходящих транспортов и следят за тем, чтобы грузы ВМФ ошибочно не были внесены в ведомости других получателей». Разъяснялись составляющие понятия «качественная приемка»: осмотр целостности упаковки, наружный осмотр грузов, прибывших без упаковки, вскрытие поврежденной упаковки с составлением акта [5, л. 71–72]. Принятый от Наркомата внешней торговли груз, при наличии разнарядки, должен был грузиться в вагоны и сдаваться сопровождающему караулу. Все вагоны, выдаваемые Транспортным отделом порта, следо-

вало осматривать на предмет исправности, а сами поставки отгружать комплектно, следить за их правильным размещением в целях ограждения оборудования от порчи при перевозках [5, л. 73–74].

О проблемах в рассматриваемой области стало известно еще в первые месяцы работы приемщиков на причалах Архангельского морского торгового порта (АМТП). В начальный период своего существования (август 1941 – апрель 1942 г.) Военная приемка Беломорской флотилии, возглавляемая инженер-капитаном Шинковым и состоявшая из 3 военпредов, столкнулась с рядом трудностей, будучи новой организацией в системе НК ВМФ [6, л. 237]. Прибытие транспортов началось в августе 1941 г. и продолжалось до декабря того же года [6, л. 224]. Выгружавшиеся с них вооружение часто поступало в некомплектном состоянии, без документации, не позволяя быстро выяснить предназначение аппаратуры в условиях отсутствия знающих британское оборудование людей [7, л. 61]. Вследствие этого обозначился вопрос о складировании грузов в Архангельске с целью ожидания прибытия всех частей приборов для комплектования, но отсутствие складских помещений не позволяло это сделать. Часто приемщики были вынуждены работать под открытым небом при сильных морозах, снегопаде и в дожди. Необходимость рассылки принятого от НКВТ имущества нескольким адресатам усложняла ситуацию из-за противоречия между постоянными задержками в отправлении поставок по причине их некомплектности и требованиями порта о срочном освобождении причалов от грузов [7, л. 60]. В свою очередь, порт и Народный комиссариат внешней торговли не были хорошо подготовлены к приемке импорта. Порт не располагал нужными кадрами и уровнем механизации. НКВТ не успело развернуть представительство Инженерного управления, испытывало недостаток в опытных переводчиках. В связи с чем, немалую долю их функций Военной приемке пришлось взять на себя [6, л. 237].

Результатом работы приемки НК ВМФ за отчетный период стала разгрузка в двух районах Архангельского морского торгового порта (на Бакарице и в Молотовске) 29 транспортов с ленд-лизом из США и Великобритании. Поступившее с них морское снабжение в количестве 3200 т отправлялось на флоты и склады преимущественно железнодорожным транспортом (225 вагонов), в соответствии с разнарядками Отдела внешних заказов Наркомата [6, л. 237]. Несмотря на все сложности, со своими

задачами приемщики справились. Тем не менее, при подготовке к следующей навигации новый начальник Военной приемки инженер-капитан Гастев писал в мае 1942 г. начальнику ОВЗ (Отдела внешних заказов) военинженеру Серикову по вопросу оснащения приемки средствами передвижения. Он подчеркивал удаленность районов порта друг от друга и от штаба флотилии, что затрудняло работу инженеров-приемщиков, так как было «связано с большими потерями времени на переезды из одного пункта в другой, а прикрепление военных приемщиков постоянно к одному определенному пункту невозможно из-за их малого количества» [7, л. 367 об.]. Просьбу Гастева о выделении катера поддержал проверявший работу приемки Беломорской флотилии в мае–июне 1942 г. начальник первого отделения ОВЗ военинженер Колышев [5, л. 3; 7, л. 368]. Правда, только в марте 1943 г. в штате Военной приемки импортных грузов официально появился столь необходимый катер с мотористом [4, л. 170].

С лета 1942 г. вновь начали приходиться транспорты, и состав приемки был увеличен до 6 офицеров (в том числе 2 прикомандированных) [6, л. 224]. Но работа была развернута уже в 3 портовых районах – на Бакарице, Экономии и Молотовске. Очевидно, что возросшая разбросанность объектов распыляла малочисленный аппарат представительства НК ВМФ (на участок приходилось не более 2 человек), оборачиваясь большой загруженностью военпредов [6, л. 238]. Этот период (май 1942 г. – сентябрь 1943 г.) характеризуется неравномерностью процесса обработки союзных конвоев. Наибольший объем военно-морского ленд-лиза прошел через руки специалистов ВПИГ Беломорской флотилии во втором полугодии 1942 г, когда в Архангельске разгружались суда из состава пяти караванов: 16, 17, 18, 19 и 51а. Вес полученных НК ВМФ от партнеров по коалиции «оборонных материалов» в это время превысил 5000 т. Их разослали по разрядам центральных управлений (ЦУ) 49 различным получателям (отделам флотов и складам ЦУ), задействовав при этом 264 вагона и платформы [8, л. 770]. Но зимой с 1942 г. на 1943 г. объем работы сократился, и три офицера были временно направлены в Мурманск в помощь приемке Северного флота [6, л. 238]. Начиная же с мая и по ноябрь 1943 г. в связи с отсутствием караванов приемка была совершенно не загружена.

Как и годом ранее, перечисленные успехи дорого обошлись исполнителям из

состава морской приемки. В частых отчетах начальник военпредов ВМФ Гастев резко критиковал деятельность сотрудников НКВТ и работников порта. Жалобы в Отдел внешних заказов сводились к тому, что предъявление грузов Внешторгом приемщикам на причалах носило формальный характер по извещениям, где встречались искажения в наименованиях, и отсутствовала маркировка мест. Приходилось уточнять названия и выписывать маркировку грузов по английским оригиналам документов [8, л. 770 об.]. Неполные переводы документации приводили к дополнительному обследованию на месте и вносили путаницу при распределении грузов. Например, разгружая суда конвоя PQ-16, НКВТ передало Военной приемке Главного Артиллерийского Управления РККА (ГАУ) 500 морских биноклей и 2 универсальных орудия, принадлежащие НК ВМФ, в то время как Военная приемка флота получила принадлежности к станции оружейной наводки, заказанные ГАУ [9, л. 446]. Отношение торгового порта к грузам ВМФ оказалось неудовлетворительным. Военно-морские поставки выгружались с транспортов по частям и разбрасывались по всей причальной линии. При отправке их необходимо было собирать отдельными партиями на основе разрядок. Порт затягивал подобные операции, так как внутренние перевозки не увеличивали его показателей, вызывая только лишние расходы. В результате, собирая грузы, военпредам приходилось доходить до открытой ругани с работниками порта или, минуя руководящих лиц, договариваться с рабочими бригадами [8, л. 770 об.].

С 25 ноября 1943 г. наступил период усиленной загрузки Военной приемки. Это обстоятельство повлекло за собой потребность увеличения численности ее аппарата. К штатному составу (начальник, старший инженер и 2 инженера) были прикомандированы 4 офицера и 2 старшин [6, л. 224]. Сменился также начальник ВПИГ, обязанности которого Гастев передал инженер-капитану 1 ранга Лысенко. Мягкая зима 1943–1944 гг. впервые благоприятствовала конвойным операциям в бассейне Белого моря, что в совокупности с возрастанием объемов ленд-лиза отразилось как на показателях интенсивности работы Архангельского порта, так и представителей ВМФ. Если за все время до ноября 1943 г. на каждого из приемщиков в среднем ежемесячно приходилось 68 т поставок, то за следующие девять месяцев коэффициент загрузки военпреда резко повысился

до 155 т, несмотря на состоявшееся расширение штатов [10, л. 3]. Караван следовал за караваном так, что порт не успевал своевременно отгружать прибывшие грузы. Это чрезвычайно осложняло работу аппарата Военной приемки, так как завал грузов и отсутствие свободной территории затрудняли производство комплектации имущества [6, л. 239]. Неудивительно, что Лысенко летом 1944 г. сообщал в Отдел внешних заказов: «Производить комплектацию грузов в портах совершенно невозможно, даже при условии, если бы имелись специалисты по каждому роду техники» [11, л. 197]. Слаборазвитая портовая инфраструктура Архангельска порождала безобразное отношение рабочих к ценному имуществу. При изъятии с пароходов грузы часто сваливались, как попало, а их упаковка нарушалась или даже разбивалась. Новый начальник с горечью констатировал: «Администрация портов обращает внимание на быструю разгрузку транспортов, но никакого внимания на качество работы. Особенно это относится к порту Экономия» [11, л. 107].

И действительно, на портовом участке Экономия зимой 1943–1944 гг. группа военных приемщиков НК ВМФ оказалась в наиболее сложной ситуации за все время своего существования. Теплая погода лишила этот район единственной железной дороги, проложенной по льду Северной Двины. Вследствие чего Экономия с пропускной способностью в 20–25 тыс. т была загружена до 100 тыс. Приближавшаяся весна грозила затоплением лежащего под открытым небом импорта, и порт приступил к его отправлению на Бакарицу в целях дальнейшей отгрузки по железной дороге. Однако в условиях недостатка транспортов и наличия многих организаций, заинтересованных в переброске своих грузов, личный состав приемки вынужден был прикладывать огромные усилия для обеспечения транспортировки в район Бакарицы грузов ВМФ. И только благодаря упорству специалистов ВПИГ, были предотвращены потери оборудования, а вооружения и техника оказались вовремя отгружены флотам и флотилиям [6, л. 239].

Другая черта рассматриваемого периода (ноябрь 1943 г. – август 1944 г.) – сравнительно большое число прикомандированных к структуре Военной приемки импортных грузов. В то же время, по мнению последнего начальника архангельских военпредов инженер-подполковника Слюнина, практика временного прикомандирования не оправдала себя. Командированные не имели опыта, необ-

ходимого для работы в качестве приемщиков, а осознание ими факта временного пребывания в должности способствовало безответственному отношению к делу [6, л. 224]. Тем не менее, штат Военной приемки проработал в усиленном составе вплоть до мая 1944 г., когда поступление караванов Северным маршрутом вновь прекратилось. К тому времени аппарат Военно-морской приемки успел получить от НКВТ с 74 пароходов в архангельском порту «оборонные материалы» для ВМФ общим количеством 8720 т. После чего сторонние специалисты были отозваны, но штатный состав продолжил работу по отправке поставок, отгрузив адресатам целых 760 железнодорожных вагонов [6, лл. 224, 239].

Напряжение в работе военпредов НК ВМФ стало максимальным лишь на финальном этапе деятельности приемки при Военном совете БВФ. Финальный период функционирования ее аппарата (август 1944 г. – сентябрь 1945 г.) был отмечен значительной интенсификацией американских военно-морских поставок накануне вступления СССР в войну против Японии. В данных обстоятельствах количество принятого архангельскими специалистами морского снабжения за последние двенадцать месяцев существования импортного представительства ВМФ на Севере выросло почти вдвое. Десятью семь транспортов из состава девяти пришедших в Архангельск союзных конвоев привезли в своих трюмах в помощь советским ВМС радиолокационную технику, вооружение и боеприпасы, торпедные катера и иные материалы общим весом 15 917 т. Перечисленное было получено из рук НКВТ инженерами-приемщиками, проверено на комплектность, отсутствие повреждений и отгружено адресатам с использованием при перевозках самого большого числа транспортных средств – 1390 железнодорожных вагонов [10, лл. 2, 3].

В этот период, несмотря на предельное возрастание нагрузки на военных представителей, обработка караванов проводилась штатным составом без участия прикомандированных. При этом первое время из трех должностей старших инженеров-приемщиков была укомплектована одна, так что на портовый район приходилось даже ставить старшину вместо положенного по штату офицера [6, лл. 224, 240]. По иронии судьбы, именно в августе 1944 г. к причалам Архангельского порта пришвартовались пароходы конвоя № 59 с крупнейшей партией морского ленд-лиза на борту. Из одной только Великобритания десять прибывших сухогрузов доста-

вили в огромном количестве боеприпасы вместе с вооружением передаваемых англичанами кораблей, что потребовало для транспортировки невиданное количество порожняка – 200 вагонов и платформ. Имевшаяся нехватка сотрудников Военной приемки НК ВМФ к началу последней военной осени во многом компенсировалась приобретенными в процессе работы навыками военпредов, их деловыми качествами. Например, в указанной непростой ситуации хорошо проявил себя старший лейтенант Круглый, возглавлявший приемку в районе Бакарицы. Как отметил позднее его начальник инженер-подполковник Слюнин, «работая в Приемке с момента ее создания, накопив богатый опыт и освоив английский язык, тов. Круглый смог обработать этот караван, разобравшись в большом разнообразии боезапаса и вооружения» [6, л. 240]. Состоявшееся затем награждение отличившегося лейтенанта и еще одного инженера Жучкова орденами Красной Звезды наряду с вручением медалей и другим участвовавшим в работе военнослужащим убедительно свидетельствовало в пользу особой роли, которую стал играть человеческий фактор в борьбе с увеличивающимися грузопотоками импорта [10, л. 3].

Впрочем, рост объемов военно-морских операций, сопряженных с ленд-лизом, продолжался недолго. В мае 1945 г. состоялась капитуляция Германии – главного противника антигитлеровской коалиции.

Под предлогом окончания боевых действий в Европе союзники сократили поставки «оборонных материалов», а затем и вовсе перестали их отправлять, ссылаясь на завершение Второй мировой войны победой над японцами. В изменившихся условиях сохранение представительств Наркоматов обороны и военно-морского флота по приему импорта в портах было признано нецелесообразным, что привело к ликвидации института Военной приемки во всех пунктах перевалки прибывавших грузов. Наряду с другими подлежал расформированию и старейший аппарат приемки Беломорской военной флотилии. Тем не менее, проделанная ее специалистами титаническая работа удостоилась заслуженного признания со стороны руководства. Неслучайно возглавлявший в период войны Отдел внешних заказов инженер-полковник Сериков в своем докладе заместителю наркома адмиралу Галлеру особо выделил успехи архангельских военпредов в деле своевременной подачи военно-морского вооружения и оборудования на флоты и склады центральных управлений ВМФ СССР. Ведь только благодаря настойчивости, воинской дисциплинированности, разрешая постоянно возникающие сложности, личный состав Военной приемки импортных грузов сумел выполнить за четыре тяжелых года поставленную ответственную задачу, обработав 244 иностранных парохода с морскими грузами и отправив 85 различным адресатам 2900 железнодорожных вагонов с англо-американским имуществом весом 33 840 т [6, л. 236].

### Список литературы:

- [1] Энциклопедия российско-американских отношений. XVIII–XX века / Авт. и сост. проф. Э.А. Иванян. – М.: Междунар. отношения, 2001. – 692 с.
- [2] Центральные Военно-морской Архив (ЦВМА). Ф. 928. Отдел внешних заказов Народного Комиссариата ВМФ. Оп.3. Документы и материалы постоянного хранения за 1940–1945 гг. Д. 320. Отчет о работе Отдела Внешних Заказов НК ВМФ за период Отечественной войны (29 мая 1945 г.).
- [3] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 32. Переписка с Наркоматом внешней торговли, заместителем НК ВМФ и центральными управлениями ВМФ о поставках импортных заказов из Англии и США (27.06.1941–23.02.1942).
- [4] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 41. Штаты и табели Отдела внешних заказов НК ВМФ, Военной приемки импортных грузов при Военном Совете флота и положение об ОВЗ НК ВМФ (8.01.1941–27.12.1943).
- [5] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 69. Доклады, акты и выводы о результатах проверки работы Военных приемок импортных грузов при военных советах Северного флота, Беломорской военной флотилии, Каспийской военной флотилии (14.07.1942–4.05.1944).
- [6] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 335. Отчеты и акты о приемке импортных грузов представителями Беломорской Военной флотилии (8.01.1945–28.11.1945).
- [7] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 31. Отчеты, доклады, справки и акты приемки импортных грузов представителями флотов и флотилий (18.09.1941–9.07.1942).
- [8] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 64. Акты сдачи Наркоматом внешней торговли и приема Военными приемками флотов импортного оборудования и имущества (2.01.1942–30.12.1943).
- [9] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 52. Акты приемки импортных грузов представителями Северного флота и Беломорской военной флотилии (25.06.1942–29.12.1942).
- [10] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 333. Отчет о деятельности Военной приемки Беломорской флотилии Северного флота (24.09.1945 г.).
- [11] ЦВМА. Ф. 928. Оп. 3. Д. 172. Акты и отчеты о приемке, отправке импортных грузов представителями Беломорской военной флотилии (2.01.1944–20.12.1944).