

DOI: 10.15372/HSS20190307
УДК 94(47+48)“1941/1945”

И.В. БЫСТРОВА

ДОСТАВКА ЛЕНД-ЛИЗОВСКИХ ГРУЗОВ В СЕВЕРНЫЕ ПОРТЫ СССР (1941–1945 гг.)

Институт российской истории РАН,
РФ, г. Москва 117036, ул. Дм. Ульянова, 19

В этой статье на основе метода конкретно-исторического анализа архивных документов ПЗК СССР в США изучается судьба ленд-лизовских грузов по их прибытию в СССР. Отмечено, что в начальный период поставок наблюдались перебои с прибытием грузов (особенно по северному маршруту) в связи с большими потерями в пути. С советской стороны ленд-лизом занималась Правительственная закупочная комиссия СССР в США (ПЗК) Наркомата внешней торговли (НКВТ) СССР. Контроль за прибытием грузов был возложен на инженерный отдел НКВТ. О состоянии прибывавших в порты СССР грузов свидетельствуют отчеты уполномоченных НКВТ, акты порта и таможен. Грузы сортировались по ведомствам; особая группа – «грузы Ленвнештранса» – включала товары для блокадного Ленинграда. С 17-го каравана началась оперативная обработка документов в местах разгрузки пароходов. По актам таможни выявлялись потери, недостатки в упаковке и размещении грузов, факты хищений, особенно продовольственных товаров из прохудившейся упаковки. Установлено, что всего за весь период отгрузок по ленд-лизу было отправлено в СССР 2743 парохода с грузом 17 349 тыс. т. Потери судов за этот период составляли 2,6 %, или 76 судов с грузом 455 тыс. т.

Ключевые слова: Ленд-лиз, советско-американские отношения, северные порты, уполномоченные НКВТ, грузы, система учета.

I.V. BYSTROVA

DELIVERY OF LEND LEASE CARGOES TO THE USSR NORTHERN PORTS (1941–1945)

Institute of Russian History RAS,
19, Dm Ulyanova str., Moscow, 117036, Russian Federation

The USSR Government Purchasing Commission (GPC) in the USA of the National Commissariat of Foreign Trade (NCFT) was responsible for booking, dispatching and transport cargo to the Soviet Union. The article studies the cargos' destiny after their arrival to the USSR using a concrete historical analysis of GPC archival documents. Continuous delays in delivery of cargoes took place at the early supplying period, especially in the Northern route due to heavy losses in route. Cargo arrival supervision was carried on by NCFT Engineer Department. Reports of NCFT authorized persons, ports and customs statements give characteristics of freight condition, nomenclature, quality, as well as plans of their distribution and re-distribution due to losses. Reports describing cargoes used such terms as “crashed during the enemy raid”, “damaged with storm”, “got wet with water”. Cargoes were sorted according to departments including the group “undistributed cargoes” and “cargoes of ‘Lenvneshtrans’ which included goods for besieged Leningrad. Starting with the 17th convoy, freight documents processing was made in points of ship unloading, and delays in paperwork stopped. Documents on PQ-17 convoy disclose specific “fraud” of institutions with one of the best Lend lease goods – canned meat. National Commissar of Foreign Trade A.I. Mikoyan confirmed proposals to allot meat products first of all to Leningrad (2000 tons), and to the nearest fronts. He himself suppressed the departments' abuses, a case to sell in Arkhangelsk soap sent as a gift from the Red Cross, ordered to pass that soap to fronts. Customs acts revealed various kinds of violations, among which the most widespread was “cargo didn't arrive”; they fixed shortcomings in freight wrapping and arrangement while loading the ship, facts of theft, especially of foods from damaged containers. According to GPC data, over the whole period of Lend Lease shipping in total 2743 ships were sent to the Soviet Union (17 349 thousand ton cargo). Losses of ships as a result of enemy activities or the other reasons for this period comprised 2, 6 %, or 76 ships with 455 thousand ton cargo.

Key words: Lend Lease, Soviet-American relations, northern ports, convoy, NCFT authorized persons, cargo, accounting system.

Ирина Владимировна Быстрова – д-р ист. наук, ведущий научный сотрудник, Институт российской истории РАН, e-mail: irinbystrova1@yandex.ru.

Irina V. Bystrova – Doctor of Historical Sciences, Leading Researcher, the Institute of Russian History RAS.

Ключевым направлением военного сотрудничества стран «Большой тройки» в 1941–1945 гг. было выделение и доставка военно-экономической помощи СССР в рамках известной программы ленд-лиза. В данной статье, являющейся продолжением моей статьи об Алисбе [1], показан процесс прибытия грузов в северные порты СССР, их приемки и распределения внутри СССР. Контролем за доставкой ленд-лизированных грузов в места назначения на территории СССР занимался главным образом инженерный отдел Наркомата внешней торговли НКВТ. В начальный период поставок имели место перебои с прибытием грузов. Особые трудности возникали на северном маршруте в связи с большими потерями в пути. Часто в отчетах уполномоченных НКВТ при описании прибывших грузов встречаются такие характеристики, как «разбит при налете вражеской авиации», «повреждены бурей», «подмочены водой» и т.д.

О состоянии, номенклатуре, качестве грузов и проблемах при их распределении на территории СССР и перераспределении в связи с потерями грузов свидетельствуют отчеты уполномоченных НКВТ в северных портах СССР. По каждому прибывшему каравану ленд-лизированных судов уполномоченные НКВТ в Мурманске и Архангельске составляли отчеты на имя заместителя наркома, а иногда и наркома НКВТ.

Подробности организации транспортировки и состав первых конвоев были представлены уже в первых отчетах и сообщениях уполномоченных НКВТ в Мурманске и Архангельске о прибывших грузах из США и Англии в Архангельский и Мурманский порты с 1–8 караванами. Согласно справке уполномоченного НКВТ от 14 ноября 1941 г. «препятствиями на пути конвоев» являлись следующие:

«1. Самолеты врага: в районе порта Белого моря и на пароходе Исландия – Скапа-Флоу.

2. Подлодки врага: на позициях на параллели Ка-нина Носа и отдельно, идущие на Запад на переходе Исландия – Скапа Флоу».

Кроме того, «при переходе у восточных берегов Англии возможны встречи с отдельными самолетами врага».

О распределении грузопотока сообщалось следующее:

«1. На Архангельск: груз армии и флота, боезапасы, автомашины, алюминий, медь, цинк, обувь и армейское сукно, пшеница и сахар (отправка из Англии закончена).

2. На Владивосток: олово, свинец, каучук, шерсть.

3. На Персидский залив: 1/3 потока свинца, джута, шеллака, тигельного графита».

В заключение констатировался положительный вывод о том, что «все грузы намечаются в пределах и сроках, установленных Московской Конференцией»¹.

Уточнение по составу, учету, проблеме проводки и разгрузки первых караванов пришло от уполно-

моченного НКВТ в Архангельске Герасимова в адрес наркома А.И. Микояна и замнаркома А.Д. Крутикова:

Настоящим докладываю о количестве военных грузов, прибывших в порт Архангельска с караванами № 1, 2, 3 и 4.

Примечание: караван, прибывший в порт Архангельск 31 августа 1941 г. в составе п/х «Вестминстер Сити», «Ланкастрион Принц», «Трехата», «Эска» и «Алчиба», в настоящей ведомости не учитывается и числится (по указанию тов. Крутикова) как нулевой.

Караван № 1: пароходы «Джемстон», «Блер Невис», «Лорка», «Ривер Афтон», «Гармоник», «Атлантик», «Копира», «Норд Кинг», «Виль де Аиверс». Дата прибытия – 11/X. 1941». На них прибыли в основном военные грузы: самолеты «Харрикейн», «Томагавк», запчасти к самолетам, танкам «Валентин», моторы к самолетам «Томагавк», авиабомбы, различные виды боеприпасов.

На втором караване, прибывшем 30.X.1941 г., были доставлены пулеметы «Брен», вездеходы бронированные, противотанковая пушка на 3 вездехода с запчастями и другие виды вооружения и боеприпасов.

На 4 и 5 караванах почти на каждом пароходе имелись военные грузы и сахар. Почти на каждом караване – предметы для Русского Красного Креста (медицинские товары, шерстяные изделия и др.), для Польской армии (6 ящиков оборудования, шерстяные изделия, жиры, иглы и др.), для НКВТ (сахар), иногда металлы (цинк, медь); «грузы для чехов»².

Детали прибытия и разгрузки содержались в сообщении тов. Юнакова А.И. Микояну: «11 ноября в 3 ч. 30 мин. по телефону получил уточненные данные от тов. Герасимова» о разгрузке прибывших 30 октября 6 пароходов. В донесении подчеркивались технические и естественно-природные трудности: «На 10 ноября выгружено с п/х 12 416 тн., остаток 229 тн. Медлительность отгрузки объясняется тем, что работает один кран. Вывезено грузов из порта 10 131 тн., остается в порту – остаток от 2 каравана 519 тн., главным образом толуол, и от 3 каравана 2 886 тн.

Два разгруженных парохода грузятся песком и магнезитом.

2 п/х задерживаются с погрузкой, ... находятся во льдах, ледоколы для снятия их достать трудно, т.к. в порту с ледоколами неразбериха. Сначала они находились в ведении Нарковоенморфлота, а теперь их передала порту, который еще не наладил обслуживания их»³.

О составе грузов первых караванов можно судить, например, по данным уполномоченного НКВТ в Архангельске Герасимова от 17/XII-41 г.:

27 ноября с конвоем отправлено в Архангельск: танков «Матильда» – 30, Валентина – 50, запчастей для танков – 122 тонны, грузовиков – 21, запчастей для грузовиков – 44 тонны, пулеметовозов – 40, пулеметов Брена – 80, ружей Бойс – 60, двух фунтовых пушек – 20, боезапасов-0,303 – 205 612, двухфунтовых – 32 076, 7,92 – 430 200, 0,55 – 20 000, дымо-

¹ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 30-31.

² Там же. Л. 177–178.

³ Там же. Л. 205.

вых – 8 100, 0,45 – 26 000, осветительных – 6 750, сигнальных – 9 300, Харрикейнов – 11, Аэрокобр – 9, боезапас ВВС – 205 тонн, смазки – 284 тонны, груз ВВС – 20 тонн, морских мин – 20, феррохром – 94 тонны, ферросилиций – 621 тонна, никель – 210 тонн, сахар – 2 335 тонн, смазки – 45 тонн, дизельного топлива – 33 тонны, машин – 16 тонн⁴.

Среди грузов 5-го каравана особенно ценными для советской стороны были североамериканские бомбардировщики «Б-25», трехтонные грузовики «Студебеккер» (шасси, кабины, корпуса)⁵. Согласно предварительным сведениям по 5 каравану, давались описания прибывших грузов с пояснениями о возможности их разгрузки по пароходам.

В более поздних сводках выделялись сведения по грузам, уже отгруженным из Мурманска, а также содержались уточненные данные о фактическом прибытии грузов по отдельным пароходам.

Так, в отчете сектора учета, направленном уполномоченным НКВТ в Мурманске на имя А.Д. Крутикова уже 8 апреля 1942 г., имелись сведения о прибывших и отгруженных из Мурманска грузах «Ленвнештранса» по 9/10-м караванам, и отчет о грузах, фактически прибывших в Мурманск на пароходе «Декабрист» 21 декабря 1941 г.

Грузы «Ленвнештранса» включали главным образом предметы «гражданского назначения»: станки различных типов, прессы, приборы, научное оборудование, электромоторы, авточасти, трубы, разные виды проволоки, металлы (алюминий, медь, цинк, латунная лента, биметаллический фосфор), толуол, горючее (изооктан, авиабензин), а также одежду, ткани и продовольствие (мука, сахар, масло)⁶, которые направлялись на снабжение блокадного Ленинграда.

В отчете уполномоченного в Мурманске Фотченко от 2 марта содержались предварительные данные о грузах, прибывших с караваном № 10. На документ была наложена резолюция заместителя наркома внешней торговли А.Д. Крутикова, разъяснявшая расхождение в оценках между советской стороной и англичанами, которые отвечали за проводку конвоев в СССР. По подсчетам советских органов, «последний караван по счету является десятым, но англичане считают его одиннадцатым, мотивируя, что девятый и десятый прибыли в Мурманск одновременно»⁷.

Согласно описанию уполномоченного в Мурманске, караван состоял из следующих пароходов: «Эмпайр Магпи», «Кингс Вуд», «Харт Либери», «Лаудер Кастл», «Мэрилин», «Барвин», «Далдорг», «Эмпайр Баффин», «Степан Халтурин» (на этих судах прибыли грузы из Англии), «Макабао», «Ашхабад», «Корд Кинг», «Сити оф Флинт» (грузы из США). По составу эти грузы были в основном военные – вооружение и боеприпасы, а также грузовики, топливо и промышленное оборудование.

Грузы сортировались по ведомствам, которым они распределялись: так, грузы ВВС Красной Армии включали самолеты «Харрикейн», «Аэрокобра», патроны, запчасти для самолетов; грузы для НКВМФ: пушки «Эрликон», снаряды, патроны; грузы ГАУ КА: пушки, снаряды, минометы, бомбы; грузами для ГУС КА были средства связи. Выделялась также группа «нераспределенные грузы» и группа «грузы Ленвнештранса» гражданского назначения: станки, прессы, насосы, электрооборудование; алюминий, никель, кобальт, хром; проволока колючая, трубы стальные; горючее, графит, фенол, фосфор и другие химические вещества; кожа, обувь, хлопчатобумажная ткань; медикаменты, грузы Красного Креста; сахар, какао-бобы, пшеница, мука; одеяла, шерстяные изделия и др.⁸

Затем составлялись более детальные отчеты о прибывших грузах по отдельным пароходам. Из необычных предметов, которые готовились к отправке с обратным конвоем, на пароход «Революционер» грузились «грузы для англичан»: канцелярские принадлежности и фильмы, на пароход «Эмпайр Сельвин»: «литература» и др.⁹

Упорядочение системы учета прибывавших и отгружавшихся грузов началось с 11-го каравана. В «Отчете о поступлении вооружения в Мурманский торговый порт 11 караваном судов», составленном учетным сектором уполномоченного НКВТ в Мурманске и направленном на имя А.И. Микояна и А.Д. Крутикова 30 марта 1942 г., указывалась, что «в отличие от предыдущих отчетов, последний отчет составлен согласно номенклатуре предметов вооружения, присланной сюда учетно-экономическим отделом НКВТ. По этой причине в отчете не показано количество автомашин, поступивших с 11 караваном. Начиная с 11 каравана автомашины будут включать в отчеты по грузам объединений». Указанная номенклатура предметов вооружения включала следующие группы: авиация, бронетанковое вооружение, артиллерия, связь, морские вооружения¹⁰.

Последующие отчетные документы отражали трудности в разгрузке, недопоставки, потери грузов в результате немецких бомбардировок Мурманска и другие проблемы, связанные с приемом ленд-лизских грузов в северных портах СССР.

Уполномоченный НКВТ в Мурманске докладывал А.И. Микояну и А.Д. Крутикову предварительные сведения о вооружении, прибывшем с 13-м караваном судов, а также предварительные сведения по каждому пароходу, сводку о грузах объединений и отчеты о грузах объединений по каждому пароходу.

В примечании к отчету о фактическом поступлении вооружения с 13-м караваном судов (вышел из Лох-Ю 10 марта, прибыл в Мурманск 30 марта 1942 г., состав судов – 19¹¹), который был составлен учет-

⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 49.

⁵ Там же. Л. 71.

⁶ Там же. Л. 48.

⁷ Там же. Л. 43.

⁸ Там же.

⁹ См.: Там же. Л. 15.

¹⁰ Там же. Л. 16.

¹¹ Там же. Л. 70.

ным сектором уполномоченного НКВТ в Мурманске 22.IV.1942 г. Отмечалась, в частности, одна из причин потерь грузов: «7 422 шт. бронебойных снарядов калибра 40 мм, 4480 шт. бронебойных патронов калибра 14 мм и 198 432 шт. простых патронов калибра 7,7 мм сгорели в Мурманском порту на пароходе “Нью Вестминстер Сити” вследствие бомбежки»¹².

Причины недостач и расхождений в цифрах по сравнению с документами выявлялись в объяснительной записке к отчету о поступлении вооружения в Мурманский порт с 13-м караваном судов, составленному на основании приемно-сдаточных актов и актов о недостачах грузов против документов, представленных работниками инженерного отдела, военной приемки и таможни. Примером детального описания и обследования грузов может служить пароход «Тобрук», поскольку он разгружался дольше, чем другие пароходы. В объяснительной записке к отчету о поступлении вооружения в Мурманский порт по этому пароходу сохранился подробный анализ причин недостачи. Главной причиной являлись «боевые потери».

По разделу 1 – «Авиация» – были обнаружены расхождения: «1. Запчасти к самолетам в окончательном отчете показано на 0,1 тн меньше, вследствие недостачи против документов, одного места весом 0,1 тн. 2. Количество патронов простых калибра 7,7 мм в окончательном отчете показано на 1 000 меньше, против документов, вследствие недостачи 1 ящика патронов. 3. Количество патронов трассирующих калибра 7,7 мм в окончательном отчете показано на 125 552 шт. больше. Расхождение объясняется тем, что в предварительном отчете не показаны были 100 ящиков патронов с количеством штук 126 800, кроме того недостает, против документов, 1 ящика патронов с количеством 1248 штук. 4. Количество патронов зажигательных калибра 7,7 мм в окончательном отчете показано на 2 000 шт. меньше, т.е. против документов недостает 2-х ящиков патронов по 1 000 шт. в каждом. 5. Патроны простые калибра 7,7 мм в количестве 624 000 шт., патроны бронебойные 7,7 мм в количестве 500 000 шт., и патроны трассирующие калибра 7,7 мм в количестве 151 008 шт. были затоплены водой в трюме парохода, вследствие бомбежки».

По разделу II – «Бронетанковое вооружение» – были выделены следующие случаи «порчи» поставляемых грузов: «1. Запчасти к танкам и танкеткам. Из показанных в окончательном отчете 106 тонн запчастей – 66 мест весом 1386 кг. затонули при разгрузке парохода. 2. Масла и смазка. В окончательном отчете показано на 0,4 тонны меньше, вследствие того, что содержимое масла 20 мест весом 378 кг вытекло в пути следования парохода».

Кроме того, как отмечалось в документе, «для всего показанного количества масла требуется химанализ, т.к. масло вследствие бомбежки было затоплено водой».

Далее назывались следующие случаи: «3. Дизельное топливо. В окончательном отчете показано на

4,8 тонны меньше. Расхождение объясняется тем, что против документов недостает 56 мест весом 2337 кг. и что вытекло в пути следования парохода содержимое 78 мест весом 2457 кг.

4. Количество патронов простых калибра 7,92 мм в окончательном отчете показано на 11 250 шт. больше, т.к. против документов поступил излишек мест в количестве 24.

5. Патроны бронебойные калибра 14мм в количестве 8 000 шт., патроны простые калибра 77 мм в количестве 517 920 шт., и патроны трассирующие калибра 7,7 мм в количестве 32 448 шт. могут быть использованы как учебные, т.к. из-за бомбежки парохода были затоплены водой в трюме».

По разделу III – «Морское вооружение» – наблюдалась такая ситуация: «1. Оборудование для установки “Асдик” показано в окончательном отчете на 4 ящика меньше, вследствие недостачи против документов. 2. Морское снаряжение показано в окончательном отчете на 5 т больше, которые не были учтены в предварительном отчете».

В разделе IV – «Связь» – было отмечено, что «в предварительном отчете показан двухпроводной телефонный провод в количестве 458 км. По актам сдачи-приемки в наличии оказалось однопроводного телефонного провода 268 км. и двухпроводного телефонного провода 206 км. Всего 474 км., т.е. на 15 км. больше вследствие того, что длина провода в каждой катушке оказалась больше, чем предполагалось ранее»¹³.

Детальный анализ состояния прибывших грузов, с учетом степени и причин их порчи и недостач, сохранился в «Отчете о грузах объединений, прибывших на пароходе «Тобрук» в составе 13-го каравана судов из Англии», подписанном начальником сектора учета уполномоченного НКВТ в Мурманске С. Бакуниным. В «Объяснении к отчету» анализировались причины задержек с отправкой ряда грузов по назначению из Мурманска. В частности, излагались следующие случаи порчи грузов и недостачи:

1. Электромоторы были подмочены водой и подвергаются обработке в мастерской в Мурманске.

2. 22 грузовика «Бедфорд» находились в воде в трюме и после выгрузки подверглись соответствующей обработке.

3. 6 грузовиков «Форд» находились в воде в трюме. 2 грузовика «Форд» сильно повреждены. После выгрузки машины подверглись соответствующей обработке.

4. 20 ящиков авточастей находились в трюме в воде. Ящики были вскрыты, авточасти протерты и смазаны.

...6. Трубы котельные находились в воде в трюме.

...10. Прибыло какао-бобов, согласно документам, 309 тонн, выгружено 271 тонна, в т.ч. 27 тонн подмочено.

...11. Стекло персикс находилось в воде в трюме. Недостача против документов 110 кг.

12. По сахарину указан вес брутто, согласно коносаменту. Обнаружена недостача 1-ой банки весом 1 кг. Сахарин передан по назначению.

¹² См.: РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 1–2.

¹³ См.: Там же. Л. 13–14.

Особо выделен пункт о состоянии грузов Красного Креста. Они, как указывалось в документе, были полностью вывезены из порта и «сданы по назначению, кроме подмоченной одежды, которая отправляется по назначению по мере просушки в сушилке рыбокомбината. По документам числилось 1425 мест, вес неизвестен. Определен примерный вес выгруженных грузов 895 тонн, исходя из соотношения числа мест по документам к фактически выгруженным»¹⁴.

При получении грузов имели место расхождения в учетных документах. При распределении грузов по ведомствам также возникали случаи неразберихи и путаницы. В объяснительной записке в адрес А.И. Микояна и А.Д. Крутикова к пакету отчетов о грузах, прибывших с 13 караваном, уполномоченный НКВТ Фотченко, в частности, указывал: «Обращаю Ваше внимание на то, что цифровые данные отчетов по некоторым грузам расходятся с данными, сообщенными Вам телеграммой. Так, количество запчастей к самолетам уменьшено за счет выделения из числа их авиамоторов. Количество запчастей к танкам увеличено по сравнению с телеграфными данными. Последнее произошло по той причине, что часть грузов (запчасти к автотранспорту) до выяснения их принадлежности не были сообщены Вам. Количество запчастей к танкеткам уменьшено в отчете, т.к. количество запчастей, относящееся к танкам, было ошибочно отнесено к запчастям танкеток.

Количество пшеничной муки, указанное в отчете, следует считать условным, т.к. эти данные по документам (пароход «Мана») разноречивы. Фактическое количество муки будет установлено после выгрузки парохода»¹⁵.

Самый крупный комплекс документов, отложившийся в коллекции ПЗК СССР в США, относится к печально знаменитому «погибшему» 17-му каравану. Документы касались розыска поврежденных и погибших судов, учета грузов на них, особенно большое внимание уделялось перераспределению резко уменьшившегося против плана списка товаров, доставленных пароходами 17-го каравана. Оставшиеся корабли (18 из 30) были направлены на разгрузку в Архангельский, Молотовский и Мурманский порты.

Параллельно с розыском пароходов и команд началось обследование состояния грузов на спасенных уже судах и консультации с руководством НКВТ о распределении этих товаров. Оперативные сообщения Уполномоченного НКВТ в Архангельске Герасимова по связи «ВЧ» из Архангельска свидетельствовали о чрезвычайности ситуации и особом режиме работы. 12 июля в 15 часов 30 мин Герасимов передал (приняла стенографистка Смирнова) А.Д. Крутикову:

Танки «Черчилль» будут задержаны отгрузкой на 5–6 дней в связи с тем, что требуется небольшой ремонт.

На пароходе «Оушен Фридом» прибыло 600 тонн хлопчатой извести. Кому ее передать? Мы предлагаем Химуправлению. Если правильно, то просим подтвердить.

¹⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 23–24.

¹⁵ Там же. Л. 35.

Прибыли противогазы. Просим дать указания, кому передать их. Мы предполагаем передать химуправлению.

Прибыли метеорологические полевые станции – 8 комплектов. Мы предполагаем передать артиллеристам. Просим подтверждения.

На одном из пароходов привезен одномоторный разведывательный гидросамолет. Он был подобран в море капитаном парохода. Англичане говорят, что самолет их, и хотят оставить у себя. Мы намерены передать этот самолет Военно-морскому флоту Беломорской флотилии. Просим указания тов. Крутикова, как поступить с этим делом.

Пароход «Беллингем» за сутки разгрузил 719 тонн.

Танкер «Донбасс» за 8 часов 12/VII разгрузил 2255 тонн.

Пароход «Самуил Кей» не доходя 1 км до Молотовска в канале сел на мель. К пароходу «Самуил Кей» вышел крановый пароход «Эмпайер Эльгар». Этот крановый пароход возьмет небольшую часть груза с парохода «Самуил Кей» (около 500 тонн). После этого оба парохода войдут в Молотовск. Всю эту операцию по частичной разгрузке предполагаем закончить 13-го июля утром¹⁶.

Общую обстановку с разгрузкой пароходов и обработкой документов охарактеризовал Уполномоченный НКВТ в Архангельск: «начиная с 17-го каравана, обработка документов производится в местах разгрузки пароходов, в связи с чем задержки по вручению документов вообще нет».

Приводились случаи халатности при разгрузке и отправке особо ценных продовольственных грузов: при выгрузке парохода «Самуэль Чейз» «портом было оставлено на причале 88 ящиков консервов, которые он требовал выдать ему в счет причитающихся по наряду 17 тонн копченостей. В сдаче незаконно оставленных портом 2 тонн консервов нами было отказано, т.к. эти консервы были предназначены для Ленинграда, и мы потребовали от порта немедленной погрузки консервов в сборном вагоне с фасолью, которая направлялась по этому же назначению. Порт наши требования не выполнил, и консервы остались не отгруженными в ожидании последующих партий, чтобы отгрузить их вместе».

Имели место и другие случаи, потребовавшие, по словам Герасимова, обращения «наших уполномоченных» к работникам порта: «в частности, по вопросам аккуратного обращения с грузом, правильной разгрузки с парохода и погрузки в вагоны, своевременной сдачи извещений на отгруженные товары, которые порт систематически задерживает».

Документ раскрывает специфические «махинации» с одним из главных ленд-лизских товаров – консервами. По вопросу «взимания пищевых продуктов» Герасимов, в частности, писал:

По распоряжению В/О «Экспортхлеб» за № 888/649 от 9.VI-1942 г. в соответствии с инструкцией Наркоммясомолпрома, п. 5, Уполномоченный Экспортхлеба в Архангельске должен сдавать по каждому сорту и расфасовке в отдельно-

¹⁶ Там же. Л. 136.

сти в Москву Экспортхлебу по 3 банки консервов и представителям Мясотреста также для отправки в Москву по 2 банки.

На основании этого по распоряжению Уполномоченного Экспортхлеба т. Усокина его сотрудница т. Янкилевич в присутствии представителей таможни, порта и Мясотреста отобрала по 31 банке консервов разных марок и расфасовки по пароходам «Щорс» и «Чернышевский».

Из отобранных таким образом 62 банок консервов отправлено в Москву 18.VI – 30 банок в 9 посылках, о чем В/О «Экспортхлеб» было уведомено письмами за № 59; представителем Мясомолсбыта г. Черняевым по расписке от 30.VI. с.г. было принято 10 банок; по акту от 23. VI. израсходовано комиссией на дегустацию 15 банок и 7 банок, как арбитражно-контрольная проба, находятся на хранении у Уполномоченного «Экспортхлеба» т. Усокина сроком до 3 месяцев, после чего, согласно телеграммы т. Бакун за № 3641 от 26.VII.1942 г., он должен будет сдать по акту Мясотресту. Своим письмом за № 7/06 от 10.VIII. с.г. «Экспортхлеб» подтвердил получение 7 посылки с 18 банками консервов и просил произвести розыск двух неполученных посылок с 12 банками, что нами и предпринято.

Одновременно довожу до Вашего сведения, что на основании телеграммы Председателя В/О «Экспортхлеб» т. Бакун за № 3637 от 26. VI. с.г. в последующих караванах по прибывающим консервам, по которым образцы уже посланы в Москву, Уполномоченным Экспортхлеба в Архангельске будет отбираться по 2 банки – одна из них для дегустации и одна для контрольного хранения¹⁷.

Из-за гибели каравана руководство НКВТ было вынуждено произвести перераспределение остатков, прибывших в советские порты. Например, из 444 металлорежущих станков, которые везли суда 17-го конвоя, остался только 51 станок. Согласно справке на имя А.И. Микояна, станки перераспределялись следующим образом (число станков):

Наркомату авиационной промышленности –	7
Наркомату боеприпасов –	22
Наркомату вооружения –	11
Наркомату станкостроения –	7
Наркомату танковой промышленности –	1
Наркомату среднего машиностроения –	3
Итого:	51

Большая проблема заключалась в распределении продовольственных поставок, которые являлись остро необходимыми. Ведомства-грузополучатели со своей стороны приняли участие в процессе перераспределения. Так, В/О «Экспортхлеб» направило документ «Относительно разрядки по 17-му каравану заместителю наркома внешней торговли А.Д. Крутикову (копия – начальнику Импортного управления НКВТ В.А. Сергееву)». В документе указывалось:

По 17-му каравану нами разряжены грузы исходя из первоначально намечавшегося прибытия. В связи с уменьшением количества прибывающих грузов, ниже представляем

наши предложения по разрядке того количества, которое фактически ожидается на пароходах 17 каравана:

Товар	Ранее ожидалось	Прибывает	Занаряжено Грузополучатель	Колич. метр тонн брутто	Н/предложения о разрядке в связи с уменьшением количества
Мясные консервы	6500	1355	Волховский фронт	300	1355
			Калининский фронт	550	
			Ленинградский -«»-	300	
			Северо-Западный -«»-	450	
			7-я Армия	150	
			Карельский фронт	300	
			Ленинград	2000	
			Московский Мясомолсбыт	350	
			Архангельский Мясотрест	100	
			УГМР	2000	
Яичный порошок	2540	309	Всего	6500	1355
			Ленинград	200	200
			Свердловская контора Мясомолсбыта	100	29
			Нижнетагильская база Мясомолсбыта	50	–
			Горьковская контора Мясомолсбыта	50	–
			Пермь-Молотовская -«»-	100	–
			Челябинская контора -«»-	50	–
			Беломорск-Карело-Финская -«»-	10	10
			Ивановский мясокомбинат	50	–
			Ижевский -«»-	50	–
Ярославский -«»-	70	–			
Вологодский мясотрест	50	50			
Безьямка-Куйбышевская контора Мясомолсбыта	80	–			
Тихвин-Ленинградскому Облторгу	20	20			
Бойня Мясомолсбыта	507	–			
Наркомпищепром	153	–			
УГМР	1000	–			
Всего	2540	309			
Сахар	1773	512	Архангельск-Контора Главсахара	600	112
			Наркомвоенморфлот	400	400

¹⁷ РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 117 и др.

	Бойня (Москва)	773	–
		1773*	

*16.VII Архангельску дано было указание сдать сахар в первую очередь Наркомвоенморфлоту.

Примечание:

1. Мясных консервов из разряженных 1355 тонн пришло в Архангельск 488 тонн. Сведений о том, кому отгружены 488 тонн, еще не получено.

2. Яичного порошка из 309 тонн пришло в Архангельск 155 тонн, из которых 77 тонн уже отгружены для Ленинграда.

3. Мука, сухие бобы, овсянка и пшеничная мука сдаются на месте конторы «Заготзерно».

По данным предложениям у других ведомств возникли возражения. Автор документа и.о. председателя В/О «Экспортхлеб» Е. Бакун обосновывал и отстаивал свои предложения следующим образом:

Указанные выше предложения не согласованы с Наркоммясомолпромом и Главсахаром. Наркоммясомолпром считает, что мясные консервы надо грузить фронтам, а не Ленинграду. Мы с этим не согласны, учитывая, что на отгрузку в Ленинград имеется постановление правительства.

Просим утвердить наши вышеуказанные предложения.

Вместе с тем, просим Вашего разрешения сообщить соответствующим наркоматам об уменьшениях ожидавшихся и разряженных ранее количествах, чтобы они могли учесть это в своих мероприятиях по снабжению, особенно фронтов, из других ресурсов¹⁸.

После дополнительного рассмотрения А.И. Микояном были утверждены в основном предложения, которые включали выделение мясopодуKтов прежде всего Ленинграду, но и близлежащим фронтам, а также «предложения по закладке в мобзапас продовольственных ресурсов, поступающих по импорту 17-м караваном в счет покрытия ранее разбронированных»¹⁹. Количество «возвращаемых» в резерв мясных консервов было значительным – оно равнялось количеству, выделенному блокадному Ленинграду (по 2000 т).

Относительно распределения других товаров была представлена записка, подписанная председателем объединения «Разноэкспорт» В. Свердловым:

Прошу разрешить прибывшие грузы 17-м караваном направить в следующие адреса:

1. Незабранные медикаменты в количестве 86 тонн направить в Москву на склады НКО и Наркомздрава для сортировки и инвентаризации.

2. Незабранные грузы Красного Креста – 89 тыс. тонн, а также 74 ½ тонны шерстяных изделий – направить в Москву на склады Наркомздрава для инвентаризации.

3. Одежда – 22 тонны согласно Ваших прежних указаний:

3 000 штук – Наркомфлоту и
1 800 –«»- Уполномоченному Красного Креста в Архангельске для госпиталей
40 000 –«»- Управлению трудовых резервов
4. Брезенты – 10 тонн направить в Москву в распоряжение ГАУ КА
–«»- 5 тонн – Архангельскому порту
5. Мыло – 100.080 кусков – Наркомторгу для продажи в Архангельске.

В наложенной в конце документа резолюции А.Д. Крутиков запрашивал А.И. Микояна: «Неудобно будет продавать в Архангельске мыло, прибывшее Красному Кресту как подарки. Это мыло следует или передать Красному Кресту, или отправить для продажи в другой город. Крутиков. 24. VII.42.». Микоян дал распоряжение: «Передать мыло для фронтов. А.И. Микоян. 27/ VII»²⁰.

На документ была наложена окончательная резолюция: «Утверждаю. А. Микоян. 25.VII.».

Оставшиеся корабли бывшего 17-го каравана были загружены товарами для СССР и Великобритании, которые отправлялись обратно в качестве экспортных, что получило в современной литературе название «обратный ленд-лиз». Справка о наличии экспортных грузов в портах, ожидаемое их поступление в порты к 15 июля 1942 г. и план загрузки пароходов 17-го каравана были направлены А.И. Микояну для утверждения начальником экспортного управления НКВТ М. Кузьминым и начальником Транспортного управления НКВТ С. Борисовым. В документе, в частности, указывалось: «Направляем Вам на рассмотрение план загрузки пароходов 17-го каравана экспортными грузами. Планом предусматривается погрузка 62.300 тонн экспортных товаров, в том числе 39.500 тонн назначением в США и 28.800 назначением в Англию. Кроме того, намечено погрузить 25.100 стандартов пиломатериалов, из них 11.900 стандартов в США и 13.200 в Англию.

Из 33 пароходов 17-го каравана намечено погрузить в Мурманск – 8, в Архангельске – 9, в Молотовске – 3, в Игарке – 8, в Онеге – 3, в Беломорске – 2»²¹.

Вслед за списком «экспортных грузов» излагался план загрузки, который позволяет определить, какие материалы поставлялись Советским Союзом в США и Англию в качестве «обратного ленд-лиза»²²:

Товар	Всего, т	В том числе в США	В Англию	Примечания
Хромовая руда	23,000	20,000	3,000	
Магnezит	13,500	10,000	3,500	
Хлористый калий	4,000	1,000	3,000	

²⁰ Там же. Л. 112.

²¹ Там же. Л. 62.

²² Там же. Л. 59.

¹⁸ РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 134–133.

¹⁹ См.: Там же. Л. 13.

Асбест	2,000	2,000	–	
Мышьяк	500	–	500	
Хлопок	2,000	–	2,000	
Апатит-концентрат	15,000	–	15,000	
Смола	500	–	500	
Разные товары	1,300	500	800	
ИТОГО	62,300	33,500	28,800	
Пиломатериалы (стд.)	25,100 (стд.)	11,900 (стд.)	13,200 (стд.)	В том числе: из Игарки – 13,200 стд. из Онеги – 4,500 стд. из Арханг. – 3,000 стд. из Беломор. – 2,400 стд. из Мурман.– 2,000 стд.
Пропсы (акс.)	2,000 (акс.)	–	2,000 (акс.)	–

В целом следует подчеркнуть, что аппарат уполномоченных НКВТ в портах работал очень тщательно по обследованию состояния и качества прибывших грузов. Иногда, как мы видим, количество поставленного оказывалось больше запланированного в силу особенностей упаковки и других факторов, однако это было скорее исключением.

О состоянии прибывавших в порты СССР грузов позволяют судить в деталях акты порта, таможи и другие документы. С их использованием составлялись сводные отчеты уполномоченных НКВТ, содержащие подробное описание грузов караванов. В качестве типичного примера можно привести «Объяснительную записку к сводному отчету о грузах объединений, прибывших из Англии и США 2 марта 1943 г. на 6 пароходах из состава каравана № 53 в Архангельский порт». В ней подробно описаны состояние грузов, процедура их разгрузки и оформления различными документами.

Весь комплекс отчетных документов содержал: 1) справку об основных грузах объединений НКВТ, прибывших на 6 пароходах из состава каравана № 53; 2) сводный отчет по 6 пароходам каравана № 53 (1 таблица); 3) отчеты по каждому из вышеупомянутых пароходов в отдельности (6 таблиц).

Отчет был составлен на основании «подлинных пароходных документов на грузы, генеральных актов порта, таможенных актов на недостачи и повреждения грузов и в соответствии с номенклатурой Учетно-экономического отдела НКВТ СССР». В документе подчеркивалось, что основным затруднением оставался «неудовлетворительный учет и отсутствие приемки судов в порту, что вызывает многочисленные ошибки в документах и задерживает оформление генеральных и таможенных актов... По пароходу “Тбилиси” портом была организована приемка груза от капитана, от-

дельно по каждому коносаменту, что дало положительные результаты и должно быть распространено на все вновь прибывающие пароходы».

Особой критике подвергалось состояние прибывших грузов: прежде всего, отмечались серьезные недостатки в их упаковке и размещении при погрузке на корабли. В частности, в записке подчеркивалось, что «в связи со значительным количеством продовольственных грузов, доставленных караваном № 53, необходимо отметить, что упаковка их, как правило, оказалась неудовлетворительной (слабая или недоброкачественная тара)».

В целом делался вывод, что «широкое использование продовольственных грузов в качестве сепарационного материала или несоответствующая укладка (рядом или под тяжеловесными грузами) ведет к массовому повреждению и без того слабой тары и, следовательно, к утере или порче значительной части продовольствия, а также к его хищению с причалов из разбитой тары, вследствие недостаточной охраны».

Кроме того, в документах были отмечены проблемы и недостатки, связанные с разгрузкой грузов в порту Молотовска. В частности, «отсутствие в Молотовске достаточной складской площади при неудовлетворительной подаче вагонов под отгрузку, повели к скоплению грузов на причалах в такой степени, что едва ли оставались узкие проходы для проезда автомашин и вывода танков».

Имели место отдельные случаи повреждения грузов машинами, так как один танк при перегоне заскользил, врезался в штабеля грузов, разбил и раздавил 13 ящиков консервов, порвал 5 ящиков муки, повредил 2 банки с горючим и разорвал 3 импортных брезента (акт № 179/М от 16/III-43 г.), грузовой машиной были задеты мешки с сахаром (акт № 185 от -20/III-43 г.)».

По актам таможи были выявлены разные виды нарушений, одним из распространенных являлся самый простой – «груз не поступил». Так, согласно отчету о грузах, прибывших в составе 53-го каравана из Англии на пароходе «Беринг», были выявлены различные виды порчи грузов: из прибывших фактически 1147,4 т муки (вместо 1520,1 т) согласно акту таможи 147 от 22/III.43 г. 74 мешка (4,7 т) не поступило. Кроме того, 263 мешка вследствие плохой укладки повреждены, часть содержимого утеряна (около 3,8 т).

Из положенных по документам 350,8 т сушеной фасоли фактически поступило 346,7 т. По акту таможи № 148 от 22 III-43 г. «не поступило 90 мешков (4,1 т)». Кроме того, 78 мешков были порваны в трюме, утеря составила около 0,7 т. «Остальное содержимое требует переработки».

Мясных консервов должно было поступить 373,0 т, фактически имелось 359,0 т; был составлен акт таможи № 152 от 22 III-43 г. на недопоступление 417 мест против документов.

Масла должно было поступить 72,0 т, поступило 69,2 т, актом таможи № 146 от 22 III-43 г. зафиксировано, что «около 10 % ящиков разбито, вследствие

плохой сепарации часть масла потеряна. Кроме того, не поступило 92 места против документов»²³.

В целом, по данным Правительственной закупочной комиссии, «всего за весь период отгрузок по ленд-лизу было отправлено в Союз 2743 парохода с грузом 17 349 тыс. т».

Потери судов в результате действия противника и по другим причинам за этот период составили 2,6 %, или было потеряно 76 судов с грузом 455 тыс. т) [2, с. 51].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Быстрова И.В. СССР и США: сотрудничество на авиатрассе Аляска – Сибирь (1941–1945) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23, № 1. С. 77–84.

2. «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 – март 1945» // Исторический архив. 2013. № 5. С. 49–51.

REFERENCES

1. Bystrova I.V. The USSR and the USA: cooperation on Alaska-Siberia air route (1941–1945). *Gumanitarnye nauki v Sibiri*. 2016, vol. 23, no. 1, pp. 77–84. (In Russ.)

2. *Narkomvneshtorg* considers rational to organize Government Purchasing Commission. Lend Lease history in documents of the Russian State Archive of Economy. February 1942 – March 1945. *Istoricheskiy arkhiv*, 2013, no. 5, pp. 49–51. (In Russ.)

Статья принята
редакцией 29.07.2019

²³РГАЭ. Ф. 413. Оп.12. Д. 6371. Л. 197.