

Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 — ноябрь 1942 г.)

Б. М. Амузин¹, доктор военных наук,

Ю. Г. Сопин

Балтийский военно-морской институт им. адмирала Ф. Ф. Ушакова —

филиал Военно-морской академии им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова (Калининград)

Рассматриваются состояние Архангельского и Мурманского портов к началу немецко-фашистской агрессии против СССР и их подготовка для обеспечения военно-экономических поставок СССР в рамках программы ленд-лиза союзниками по антигитлеровской коалиции — США и Великобританией — в годы Второй мировой войны по северному (арктическому) маршруту.

Ключевые слова: Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Союз Советских Социалистических Республик, ленд-лиз, морской транспортный флот, маршруты перехода, Мурманск, Молотовск, Архангельск.

Проблема доставки в порты СССР в первый период Великой Отечественной войны грузов больших объемов и различной номенклатуры в рамках практической реализации программы ленд-лиза потребовали от союзников по антигитлеровской коалиции (Соединенных Штатов, Великобритании и СССР) использования различных морских вариантов направления грузопотоков в порты Советского Союза, поскольку в силу географических условий осуществление поставок (за исключением отдельных типов самолетов из США) было возможно только морским путем.

В целом в 1941—1945 гг. союзники использовали три основных маршрута доставки грузов из США и Великобритании в СССР:

- по Северной Атлантике, Норвежскому, Баренцеву и Белому морям (из портов восточного побережья США через Великобританию и Исландию в Мурманск и Архангельск), при этом продолжительность нахождения судов в пути составляла до 10—12 сут;
- по Тихому океану (из портов западного побережья США до Петропавловка-Камчатского или Владивостока, в отдельных случаях — до Магадана, Николаевска-на-Амуре, Находки или Комсомольска-на-Амуре), при этом

продолжительность нахождения судов в пути составляла до 20 сут [1, с. 142, 214];

- по Атлантическому и Индийскому океанам из портов США и Великобритании до Персидского залива (в порты Ирана и Ирака) и далее транзитом по железным и автодорогам в СССР, при этом продолжительность нахождения грузов в пути составляла до 75 сут [2, с. 29].

Следует отметить, что в 1944—1945 гг. (после освобождения от немецко-фашистских оккупантов территорий стран Причерноморья) функционировал и четвертый, наименее известный маршрут непосредственно к советским черноморским портам [2, с. 210].

Обобщенные данные по объемам перевозок в рамках программы ленд-лиза по всем четырем маршрутам за годы войны приведены в табл. 1.

Самым коротким (расстояние от Нью-Йорка до Мурманска — 4500 миль, а от портов в Великобритании до Мурманска — 1500 миль) был северный маршрут — из США через Великобританию или Исландию в советские порты Мурманск (незамерзающий) и Архангельск (замерзающий). Оба порта к началу войны имели прямые выходы к железной дороге, связывавшей их с центром страны и, следовательно, с фронтом.

Более безопасным (наиболее удаленным от линии фронта) среди северных портов СССР был Архангельск и его город-спутник Молотовск (ныне

¹ Руководитель авторского коллектива, мобильный телефон 8 (921) 71-14-181.

Таблица 1. Объемы перевозок по маршрутам ленд-лиза для СССР (1941—1945 гг.)

Маршрут	Период функционирования	Объем перевозок, млн т	Доля объема поставок, %
Арктический	Август 1941 — май 1945 г.	3,7	22,8
Тихоокеанский	Июнь 1941 — сентябрь 1945 г.	8,244	49,7
Персидский	Ноябрь 1941 — декабрь 1944 г.	3,964	23,6
Черноморский	1944—1945 гг.	0,681	3,9

Северодвинск). Однако помимо трудностей с проводкой судов в зимних (ледовых) условиях Архангельский порт к началу войны имел ряд проблемных мест с точки зрения обеспечения обработки крупнотоннажных судов: одновременно он мог принять под разгрузку не более 5 судов с осадкой до 18 футов и не был приспособлен для разгрузки габаритных грузов (танков, локомотивов и т. п.), поскольку имел всего 2 плавучих крана грузоподъемностью 50 и 25 т. Малой была и пропускная способность Архангельского железнодорожного узла [4, с. 242]. Так, для разгрузки судов первого союзного конвоя PQ-0 (6 транспортов, танкер, авианосец с 24 самолетами для Северного флота), который прибыл к устью уже замерзавшей Северной Двины 31 августа 1941 г., потребовалась прокладка рельсового пути по искусственно наращенному льду Северной Двины, поскольку осадка судов не позволяла им подойти к причалам, а перегрузка на рейде была невозможна из-за отсутствия плавкранов. Таким образом, Архангельский порт, занимавший к началу войны одно из первых мест в мире по протяженности причалов, был не в состоянии обеспечить прием и разгрузку судов союзников и нуждался в существенной и скорейшей модернизации. Эти трудности (проблема широко обсуждалась в ходе работы над «Московским протоколом» в сентябре-октябре 1941 г.) в кратчайшие сроки и с американской технической помощью бралось устранить советское руководство. Для руководства приемом, разгрузкой и отправкой на фронт грузов по программе ленд-лиза в качестве уполномоченного Государственного комитета обороны (ГКО) СССР по перевозкам на Севере 15 октября 1941 г. был назначен известный полярный исследователь контр-адмирал И. Д. Папанин. Проанализировав состояние дел в Архангельске, он доложил в ГКО о полной неготовности порта к приему судов союзников, что повлекло за собой принятие специального постановления ГКО «Об Архангельском порте», который был в экстренном порядке обеспечен буксирами, ледаколами, дноуглубительными средствами, кранами (из Ленинграда,

Мариуполя, Владивостока) и автомашинами (были сформированы три автоколонны — около 3 тыс. грузовиков). Кроме того, были реконструированы и обеспечены выходом к железной дороге двухкилометровые причалы в Бакарице (район Архангельска), что дало возможность разгружать суда с осадкой до 7 м непосредственно в вагоны с помощью судовых стрел; был модернизирован порт Экономия (еще один район Архангельска), где были созданы причалы для судов с осадкой до 7,3 м. К лету 1942 г. в Молотовске было построено шесть причалов общей протяженностью 800 м, а также угольный пирс, склады и складские площадки, подведены железнодорожные пути; близ города была возведена нефтебаза для слива горючего с союзных танкеров. В связи с тем, что Кировская железная дорога была перерезана немецко-фашистскими войсками, в срочном порядке была построена объездная ветка Обозерская — Беломорск, соединившая Архангельск с Мурманском [1, с. 151—154; 3, с. 72—73]. Рано наступившая зима (с 5 ноября 1941 г. суда могли следовать в Архангельск только за ледаколами) и низкая техническая готовность ледакольного флота Северного морского пароходства вынудили перенести конечную точку арктических конвоев в незамерзающий Мурманск. Тем не менее за 1941 г. Архангельский порт принял семь союзных конвоев — всего 52 судна, которые доставили 699 самолетов, 330 танков и танкеток и другие грузы (в обратный путь было отправлено 45 судов с 136 тыс. т леса, руды, химикатов [2, с. 48; 9]).

Осенью 1941 г. выяснилось, что Мурманский порт, являвшийся по сути дублером Архангельского, стал единственным незамерзающим портом советского Севера, способным принимать союзные конвои в осенне-зимний период. Однако уже к августу 1941 г. линия советско-германского фронта на севере проходила примерно в 40—50 км от Мурманска, и как город, так и порт постоянно подвергались налетам авиации противника (подлетное время — около 10 мин). Это грозило уничтожением транспортов и перевезенных ими грузов. Мурманский порт

к осени 1941 г. фактически не функционировал, поскольку находился в плачевном состоянии — в связи с немецким наступлением портовые механизмы были демонтированы и частично вывезены (часть из них затерялась в ходе эвакуационных перевозок), причалы требовали ремонта, рабочие были либо мобилизованы, либо эвакуированы, элементарные бытовые удобства отсутствовали. Решением заместителя председателя Совнаркома СССР А. И. Микояна ответственность за восстановление Мурманского порта к 1 января 1942 г. была возложена на члена Военного совета Карельского фронта дивизионного комиссара Г. Н. Куприянова. К работам в порту было привлечено более 6 тыс. человек (военнослужащие запасного полка Карельского фронта, портовики Архангельска, жители Рязанской и Тульской областей), которые устанавливали портовые краны, прокладывали дополнительные железнодорожные ветки, восстанавливали и увеличивали причальный фронт, вводили в строй энергетическую систему [3, с. 84—85]. Министр иностранных дел Великобритании Э. Иден, посетивший Мурманск 25 декабря 1941 г., был настолько восхищен размахом и темпами работ по восстановлению порта, что предложил своему правительству перенацелить конвои в Кольский залив. Однако ситуация была не столь безоблачной. Вот как описывал происходившее в своих мемуарах командующий Северным флотом в годы войны адмирал А. Г. Головкин: «...17 января 1942 года. Конвои... пошли на Мурманск. Первый конвой из девяти транспортов пришел 12 января и до сих пор разгружается. Разгрузка организована плохо. Оборудование из Мурманска вывезли в первый месяц войны, подготовка же к приему транспортов не велась. Теперь все это сказывается на разгрузке транспортов и погрузке вагонов» [5, с. 91—92]. Тем не менее в январе 1942 г. 10 судов конвоя PQ-7 общим водоизмещением более 56 тыс. т были практически вручную (!) разгружены за 11 сут — к работе на 40-градусном морозе было привлечено до 2500 человек, в том числе 800 женщин [2, с. 83; 10, с. 211—212], а вот мнение, высказанное весной 1942 г. Э. Р. Стеттиниусом — руководителем программы ленд-лиза США: «...Русские портовые грузчики, мужчины и женщины, трудились день и ночь, чтобы скорее разгрузить и отпустить корабли» [7, с. 202].

В целом результаты работ по восстановлению Мурманского порта выглядят следующим образом: было построено 1300 м причального фронта, портовые железнодорожные пути удлинены на 8,5 км, все участки порта оснастили подъемными кранами (всего было привезено 28 кранов — из Архангельского порта, Мончегорского медно-никелевого комбината, из Воркуты, а впоследствии в Мурманске оставили еще 5 портовых кранов, полученных по ленд-лизу от союзников). Кроме того, были построены причалы для слива горючего и выгрузки взрывчатых веществ [3, с. 85—86]. Мурманский

порт ожил. Выходя за рамки темы настоящей статьи, надо сказать, что проблема обеспечения Мурманского порта квалифицированными портовиками и техническими средствами разгрузки продолжала оставаться острой в течение всей войны. Так, 30 декабря 1943 г. адмирал А. Г. Головкин отметил в своем дневнике: «...С утра был в Мурманске... Оба ремонтных завода прекратили работы, поскольку все люди направлены на разгрузку транспортов, пришедших в последнем конвое... И с разгрузкой по-прежнему плохо. Флот уже выделил много своих людей на разгрузку. Придется еще выделить» [5, с. 205]. Тем не менее посол США в СССР А. Гарриман в докладе президенту Ф. Д. Рузвельту в 1944 г. с особым удовольствием отметил компетентность и энергию портовых служб Мурманска, разгрузивших до 12 тыс. т грузов в сутки [1, с. 154; 8, с. 139].

К техническим и организационным проблемам функционирования Мурманского порта в начальный период войны добавилась еще одна — немецкая авиация. Уже 26 июня 1941 г. бомбардировщики противника нанесли удар по железнодорожному вокзалу Мурманска, в трех местах разрушив полотно дороги и разбив стрелочный перевод [3, с. 58]. 13 июля 1941 г. был нанесен авиаудар по Рыбному порту Мурманска, при этом были разрушены нефтебаза и рыбоперерабатывающий завод, выведены из строя системы паро-, водо- и электроснабжения (всего в 1941 г. немецкая авиация бомбила Мурманск 62 раза, при этом львиная доля ударов приходилась на порт и железнодорожный вокзал города). В целом за годы войны от действий авиации противника (бомбардировок и минных постановок) в Мурманском порту и Кольском заливе было потоплено 5 и повреждено 11 транспортов и кораблей из состава союзных конвоев (табл. 2) без учета кораблей и судов, погибших на переходе морем и вернувшихся в порты по различным причинам.

К сказанному необходимо добавить, что территория Мурманского порта, невзирая на противодействие авиации и противовоздушной обороны Северного флота, также подвергалась многократным и систематическим бомбовым ударам авиации противника. Так, 12 апреля 1942 г. в результате налета немецкой авиации было разрушено около 100 причалов, а 15 апреля того же года в порту были уничтожены железнодорожный кран, три железнодорожных пути, причал и склад [3, с. 98—100].

Безусловно, противодействие немецко-фашистской авиации негативно сказывалось на эффективности функционирования порта. Кроме того, налетам авиации противника подвергался сам Мурманск, который к осени 1942 г. был практически стерт с лица земли, что привело к большим человеческим жертвам и отвлекало значительные силы на тушение пожаров и восстановление систем жизнеобеспечения города и порта.

Таблица 2. **Корабли и суда союзных конвоев, потопленные и поврежденные в порту Мурманск в 1942—1945 гг. [3, с. 400—412]**

Дата	Судно	Характер повреждения	Место
24.03.42	Транспорт «Lancaster Castle»	Поврежден	Мурманск
03.04.42	Транспорт «New Westminster City»	Поврежден, сел на грунт	Мурманск
03.04.42	Транспорт «Tobruk»	Сел на грунт	Мурманск
03.04.42	Транспорт «Empire Starlight»	Поврежден	Мурманск
15.04.42	Транспорт «Empire Starlight»	Поврежден	Мурманск
15.04.42	Транспорт «Lancaster Castle»	Сел на грунт	Мурманск
15.05.42	Транспорт «Yaka»	Поврежден	Мурманск
18.05.42	Транспорт «Deer Lodge»	Поврежден	Мурманск
01.06.42	Транспорт «Empire Starlight»	Потоплен	Мурманск
03.06.42	Транспорт «Steel Worker»	Потоплен (мина)	Кольский залив
21.06.42	Транспорт «Alcoa Cadet»	Потоплен (мина)	Кольский залив
24.06.42	Тральщик «Gossamer»	Потоплен	Кольский залив
12.02.43	Британский транспорт	Поврежден	Мурманск
26.02.43	Транспорт «Empire Portia»	Поврежден	Кольский залив
13.03.43	Транспорт «Ocean Freedom»	Потоплен	Мурманск
13.03.43	Транспорт «Empire Kinsman»	Поврежден	Мурманск

Подводя итоги, необходимо сказать, что Архангельский и Мурманский порты только с августа 1941 по июль 1942 г. приняли и отправили в действующую армию 2314 танков, 1550 танкеток, 1903 самолета, не считая других важных экономических и военных грузов [8], что, несомненно, явилось существенной помощью Красной армии в ходе оборонительных операций начального периода войны с учетом существенного снижения выпуска подобного типа вооружений и военной техники отечественной промышленностью.

Литература

1. *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Ленд-лиз для СССР. — М.: Наука, 2008.
2. *Супрун М.* Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945. — М.: Андреевский флаг, 1997.
3. *Зефиоров М., Дёгтев Д., Баженов Н.* Тени над заполярьем: Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. — М.: АСТ, 2008.
4. *Папанин И. Д.* Лед и пламень. — М.: Политиздат, 1977.
5. *Головки А. Г.* Вместе с флотом. — М.: Воениздат, 1979.
6. Советская военная энциклопедия. — Т. 4. — М.: Воениздат, 1977.
7. *Стеттиниус Э.* Ленд-лиз — оружие победы // Загадки ленд-лиза. — М.: Вече, 2000.
8. *Поздеева Л. В.* Советский Союз: Феникс // Союзники в войне, 1941—1945. — М.: Наука, 1995.
9. Российский государственный архив экономики, ф. 413 и 8045.
10. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы: Вып. 2. — М., 1994.