

**ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР
ЭКОНОМИКА, ТЕХНИКА, ЛЮДИ**

И. В. Быстрова

ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР

ЭКОНОМИКА, ТЕХНИКА, ЛЮДИ

1941 – 1945



**ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР:
ЭКОНОМИКА, ТЕХНИКА, ЛЮДИ**
(1941–1945 гг.)

ИНСТИТУТ РОССИЙСКОЙ ИСТОРИИ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

И. В. Быстрова

**ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР:
ЭКОНОМИКА, ТЕХНИКА, ЛЮДИ**
(1941–1945 гг.)

Москва
2019

УДК 94(47)
ББК 63.3(0)63
Б 95



Издание осуществлено при финансовой поддержке
Российского фонда фундаментальных исследований
по проекту № 19-19-00060 в рамках Конкурса проектов
2019 года по изданию научных трудов, не подлежит продаже

Утверждено к печати Ученым советом
Института российской истории Российской академии наук

Рецензенты:

доктор исторических наук М. Ю. Мухин
доктор исторических наук В. А. Невежин

Быстрова Ирина Владимировна

Б 95 Ленд-лиз для СССР: Экономика, техника, люди (1941–1945 гг.). —
М.: Издательство «Кучково поле», 2019. — 480 с.; 32 л. ил.

ISBN 978-5-907171-08-4

В книге показан многогранный процесс организации и осуществления на практике программы поставок по ленд-лизу в СССР в годы Второй мировой войны. В центре внимания автора — кипучая деятельность Правительственной закупочной комиссии СССР в США, которая начала свою работу в 1942 г. и завершила в 1948 г. Наиболее значительный этап ее работы пришелся на военные годы, когда главной задачей Комиссии была поистине титаническая работа по организации размещения советских заказов, доставки и отгрузки товаров из США в СССР, их транспортировки по различным маршрутам, доставки к местам назначения в Советском Союзе. Впервые на базе недавно рассекреченных документов из Российского государственного архива экономики рассмотрены основные сферы деятельности Комиссии, показаны направления, динамика, номенклатура и значение ленд-лизинговых поставок, а также человеческие, технические и информационные аспекты сотрудничества союзников по претворению в жизнь этой обширной и сложной программы, сыгравшей большую роль в победе антигитлеровской коалиции.

The book shows the multifaceted process of organization and implementation of the program of lend-lease supplies to the USSR during the Second World War. The focus of the author — a feverish activity of the Government purchasing Commission of the Soviet Union in the United States, which was launched in 1942 and completed in 1948. The most significant stage of its work fell on the war years, when the main task of the Commission was truly titanic work on organizing the placement of Soviet orders, delivery and shipment of goods from the United States to the USSR, their transportation by various routes, delivery to destinations in the Soviet Union. For the first time, on the basis of recently declassified documents from the Russian State Archive of Economics, the main areas of the Commission's activities are considered, the directions, dynamics, nomenclature and importance of lend-lease supplies, as well as human, technical and information aspects of the Allies' cooperation in the implementation of this extensive and complex program, which played a major role in the victory of the anti-Hitler coalition, are shown.

ВВЕДЕНИЕ

Ленд-лиз... Это иностранное слово прочно обосновалось в общественном сознании России и, возможно, не совсем забыто в США и Великобритании, став в одном ряду с такими нарицательными понятиями, как «Большая тройка», «второй фронт», «антигитлеровская коалиция», «холодная война». Один из главных символов ленд-лиза — американская тушенка — в годы войны стал для многих советских людей тождественен понятию «второй фронт», открытия которого они так ждали, но англо-американские союзники недопустимо долго медлили с выполнением союзнического долга. Скептическое отношение многих наших современников к ленд-лизу уходит своими корнями в это глубинное противоречие времен Великой Отечественной войны. Это настроение было отмечено и профессиональными российскими историками, справедливо обратившими внимание на высказывание советского писателя К. Симонова, в котором отражена суть отношения советских людей к помощи союзников. В разгар тяжелейшей оборонительной фазы сражения под Сталинградом лидер Республиканской партии США У. Уилки, который стал в тот момент своего рода эмиссаром президента Ф. Рузвельта (несмотря на их бывшее соперничество на выборах 1940 г.) встретил со стороны советских писателей такой прием: «наша миссия была — выложить ему все, что мы думаем по поводу того, что американцы и англичане не открыли и в ближайшем будущем не собираются открывать второго фронта... Мне, только что вернувшемуся из Сталинграда, не хотелось в этот вечер благодарить этого американца и в его лице Америку ни за американскую тушенку, ни за американские телефонные аппараты, ни за американские «Виллисы» и грузовики, ни за американские танки»¹.

В США основные цифры поставок по ленд-лизу обнародовались уже в ходе самой войны — и в отчетах президента Ф. Рузвельта Конгрессу, и в отчетах ленд-лизовой Администрации, и в книге первого руководителя программы в США Э. Стеттиниуса². А итоговый отчет был опубликован вскоре после окончания войны. Иная ситуация сложилась в СССР. В годы войны советские средства массовой информации освещали тему помощи союзников в самой общей форме, без обнародования конкретных цифр. Это вызывало зачастую недовольство американских представителей. Известен факт довольно резкого выступления посла США в СССР адмирала У. Стэндли, который в марте 1943 г. выступил с заявлением в прессе, в котором обвинил руководство СССР в сокрытии информации об американской помощи в победе под Сталинградом, и стремлении советской стороны показать, что все победы одерживаются

СССР в одиночку. Это интервью не привело к немедленной отставке Стэндли, но позднее он был все же отозван со своего поста и заменен в октябре 1943 г. более гибким и опытным бизнесменом и дипломатом В. А. Гарриманом, который до этого в течение почти двух лет был куратором программы ленд-лиза в СССР и Великобритании.

В 1945 г. советское руководство, так же как и многие представители американской политической элиты и бизнеса, стремились к продолжению взаимовыгодного экономического сотрудничества между СССР и США на коммерческой основе. Но в силу целого ряда факторов сложилась ситуация, приведшая к охлаждению взаимоотношений между союзниками и их быстрой эволюции в сторону «холодной войны». В условиях «холодной войны», противостояния между СССР и бывшими англо-американскими союзниками, в СССР ленд-лиз стал темой если не совсем запретной, то, по крайней мере, нежеланной.

Тем не менее история программы ленд-лиза относится к числу тех аспектов истории Второй мировой войны, которые уже давно привлекают внимание историков. В современном звучании эта тема представляется актуальной не только с точки зрения изучения военной и дипломатической истории, но и проблемы модернизации экономики СССР, роли технической помощи и заимствования, а также «человеческого измерения» отношений союзников.

Что же говорит нам о ленд-лизе современная литература? Прежде всего, что ленд-лиз («аренда — взаймы») означал передачу в аренду какого-либо имущества, включая военную и другую технику. Необходимость такой помощи возникла в 1940 г. в связи с вступлением Великобритании в войну с Германией. Продажа ей вооружений за наличный расчет или в кредит оказалась невозможной из-за больших объемов поставок и нехватки у Великобритании наличных долларов³. Закон о ленд-лизе («Акт об обороне Соединенных Штатов»), предложенный президентом США Ф. Рузвельтом, стал предметом дебатов в Конгрессе США в январе 1941 г. Этому предшествовала общественная дискуссия, в ходе которой большинство простых американцев поддержало идею оказания «безвозмездной» помощи воюющим странам, в первую очередь Великобритании. После принятия в Конгрессе 11 марта 1941 г., Закон о ленд-лизе был утвержден Рузвельтом. С октября 1941 г. Закон о ленд-лизе был официально распространен на СССР.

Общие принципы регулирования расчетов по ленд-лизу заключались в следующем: «1. Предусматривалось, что поставляемые стране-лизингополучателю материалы: машины, различная военная техника, оружие, другие предметы, уничтоженные, утраченные и изношенные во время войны, не подлежали оплате страной-получателем». «2. Имущество, оставшееся в этой стране после окончания войны и пригодное для гражданских целей, полагалось оплатить полностью или частично на основе предоставленных Соединенными Штатами долгосрочных кредитов». «3. Законом о ленд-лизе предусматривался возможный отказ в снабжении материалами по причине секретности (в первую очередь оборудования) и необходимости первоочередного удовлетворения нужд собственных вооруженных сил». «4. Сохранившиеся военные материалы остаются у страны-получателя, но правительство

США сохраняет за собой право истребовать их». «5. Предусматривалось, что оборудование, не изготовленное к концу войны, и другие подлежащие ленд-лизу материалы, находящиеся на складах государственных учреждений США, могут приобретаться странами, для которых они заказаны, с предоставлением Соединенными Штатами долгосрочного кредита»; «Срок поставок по закону о ленд-лизе устанавливался вначале до 30 июня 1942 г., а затем он ежегодно продлевался. Последний срок был определен до 30 июня 1946 г.

Несмотря на закрепленное в законе решение, 21 августа 1945 г. правительство США в одностороннем порядке объявило о прекращении поставок»⁴.

Самые крупные по стоимости поставки по ленд-лизу получила из США Великобритания на сумму около 30 млрд долларов (при этом имел место так называемый обратный ленд-лиз в виде строительства баз для военно-морских сил США в Великобритании, экспорта сырья, продовольствия, военного снаряжения и др. на сумму 787 447 ф. ст.). Поставки из США в СССР оценивались правительством США в сумму свыше 11 млрд долларов. Военные поставки из Великобритании в СССР с 1 октября 1941 по 31 марта 1946 г. составили 308 млн ф. ст., а также сырье, продовольствие, станки, лекарства на сумму 12 млн ф. ст.⁵

Одним из важных внешнеторговых партнеров СССР в годы Великой Отечественной войны являлась Канада. После установления прямых дипломатических отношений с Канадой (12 июня 1942 г.) СССР получил кредит в 10 млн канадских долларов для закупки пшеницы и муки (продовольственные поставки за счет этого кредита были завершены в 1944 г.). С 1943 г. Канада перешла к прямым поставкам военных материалов и продовольствия в СССР (поставлялись бомбардировщики типа «Москито», грузовики «Додж», алюминий, станки, никель, пшеница)⁶.

Основными маршрутами поставок по ленд-лизу в СССР стали северный, южный (персидский, или иранский коридор) и тихоокеанский маршруты, а также авиатрасса «Аляска — Сибирь» («Алсиб»). Наибольшее количество грузов было перевезено по тихоокеанскому маршруту — до 47% всех поставок. Однако в силу того, что в этом регионе шла война между США и Японией, а СССР соблюдал нейтралитет, по этому пути шли так называемые невоенные поставки (нефтепродукты, станки, оборудование, продовольствие). Иранский маршрут был самым безопасным, но крайне продолжительным путем. Наиболее опасным, но кратчайшим стал маршрут через Северную Атлантику в Мурманск и Архангельск, названный самими моряками «холодный коридор ада»⁷. Доставка грузов этим путем занимала всего 10–14 суток. По нему было доставлено около четверти всех грузов, в том числе почти половина всех поставок вооружений.

Программа оказания помощи СССР имела организационные особенности по сравнению с системой англо-американского сотрудничества. Если в Великобритании поставки контролировались администрацией союзных поставок, созданной в октябре 1941 г., то в СССР «поставки шли на основе специальных протоколов, которые ежегодно согласовывались в ходе специальных переговоров между обеими сторонами. За годы войны было заключено четыре таких протокола. Они устанавливали максимальные объемы товаров и материалов, которые США могли предоставить нашей стране»⁸. Это были

Первый (Московский) протокол, который действовал с 1 октября 1941 г. по 30 июня 1942 г., Второй (Вашингтонский, от 10 октября 1942 г.) протокол, Третий (Лондонский, от 19 октября 1943 г.) и Четвертый (Оттавский, от 17 апреля 1945 г.) протоколы. Два первых протокола не были выполнены полностью, в периоды действия Третьего и Четвертого протоколов заявки СССР выполнялись уже в полном объеме. В первые два года войны недопоставки и невыполнение обязательств по протоколам являлись «камнем преткновения» во взаимоотношениях союзников.

В советский период проблематика истории ленд-лиза в СССР освещалась в коллективных и обобщающих монографиях по дипломатической истории СССР и истории Второй мировой войны⁹. Официальная советская историография базировалась на тезисе председателя Госплана Н. А. Вознесенского о том, что помощь по ленд-лизу имела небольшой вес — 4% от советского производства, и не внесла существенного вклада в победу над Германией. Основное внимание уделялось различным аспектам военно-дипломатических отношений между СССР и США, а также изучению противоречий в американском политическом руководстве и борьбе президента Рузвельта с изоляционистами, за оказание помощи СССР, описанию различных маршрутов ленд-лиза в СССР.

После рассекречивания архивных фондов ряда федеральных архивов на рубеже 1980—1990-х гг. в новой российской историографии развернулось немало споров на почве пересчета данных о ленд-лизовских поставках и попыток по-новому оценить вклад этой программы в военную экономику и ее влияние на победу над фашизмом. Наибольшие дискуссии вызвал вопрос, одержал ли бы СССР победу над Германией без ленд-лиза, а также о количественных параметрах поставок по сравнению с советским производством.

Среди наиболее важных документальных публикаций последних лет, имеющих отношение к изучаемой теме, необходимо отметить переиздание с расширенным комментарием переписки между И. В. Сталиным, Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем под редакцией В. О. Печатнова и И. Э. Магадеева¹⁰. Исследование этой проблематики затруднялось тем, что архивный фонд Правительственной закупочной комиссии СССР в США оставался закрытым, вплоть до последнего времени. Тем не менее ряд архивных документов на волне архивной революции все же стал доступен исследователям, и в 1990-е гг. в России появился ряд работ, посвященных отдельным важным аспектам истории ленд-лиза. Первой «прорывной» монографией по истории Северных конвоев стала яркая книга М. Н. Супруна¹¹, которая может быть поставлена в один ряд с зарубежными — особенно британскими — работами по истории проводки ленд-лизовских конвоев в Россию. В этой книге содержались и некоторые общие сведения о деятельности Правительственной закупочной комиссии СССР в США. Уже в 2000-е гг. появился ряд книг по истории других ленд-лизовских маршрутов: авиатрассы «Аляска — Сибирь»¹², тихоокеанского маршрута ленд-лиза¹³.

А затем научная общественность и заинтересованные читатели смогли познакомиться с обобщающими исследованиями по истории программы ленд-лиза, такими как монография Н. В. Бутениной¹⁴, в которой рассматривалась программа ленд-лиза в целом (для всех стран) с экономической точки зрения,

и книга историков В. Н. Краснова и И. В. Краснова¹⁵, где излагалась основная хронология помощи СССР по основным направлениям и маршрутам.

Различные аспекты взаимоотношений между СССР, США и Великобританией в годы войны были рассмотрены в вышедшем в последние годы 12-томном издании «Великая Отечественная война»¹⁶. Так, в 8 томе приведены общие сведения о «роли и месте оружия и военной техники, получаемых по ленд-лизу» на базе уже опубликованных данных в литературе и сведений из архивов Министерства обороны и Центрального военно-морского архива¹⁷.

В последние годы стала разрабатываться тематика, связанная с личными отношениями между союзниками, в том числе простыми советскими людьми, американцами, англичанами в годы войны, в том числе в процессе доставки ленд-лизовских грузов в СССР¹⁸.

Плодотворной представляется идея, выдвинутая российским историком Б. М. Шпотовым, о том, что ленд-лиз имел большое значение не только для ведения боевых действий, но и для модернизации советской экономики. Этот автор дал широкое определение значения ленд-лиза для СССР: «замещение уничтоженной в боях военной техники; поступление дефицитной или отсутствовавшей в СССР техники и материалов, предназначенных как для непосредственного использования, так и для развития собственного производства; возможность изучения советскими специалистами новейших образцов вооружений и других технических новинок; возможность высвобождения части работников, занятых выпуском военной техники и снаряжения; возможность перепрофилирования части заводов для выпуска военной продукции благодаря замене ранее производимых изделий поставками из-за рубежа; помощь в развитии инфраструктуры в местах получения ленд-лизовских грузов — портового хозяйства, дорог, аэродромов и др.»¹⁹.

Дискуссии по проблематике ленд-лиза продолжаются: ряд авторов считает, что вклад ленд-лиза в победу СССР над фашистской Германией был незначительным, другие утверждают, что по ряду аспектов поставки были незаменимы (поставки продовольствия, грузовиков, станков, которые в СССР не производились; уникальными были поставки радиооборудования, десантных судов, существенными — поставки боевых самолетов и кораблей, порохов, алюминия, авиационного бензина). Доля поставок по различным видам, к примеру, вооружения, составляла от 10 до 20%, а по другим товарам (продовольствие, грузовики, паровозы и рельсы, авиабензин, радиоаппаратура, некоторые виды станков) достигала и больших значений. Но, как отмечали многие авторы, основная масса поставок стала поступать в СССР в 1943–1944 гг., а во время таких ключевых сражений, как Московская битва и Сталинградская битва, «весомой материальной помощи от союзников фактически не было»²⁰.

Дискуссии по проблематике ленд-лиза нашли подробное освещение в ряде специальных историографических работ отечественных историков²¹.

Зарубежные исследования по истории ленд-лиза, выпущенные, прежде всего в США, опирались на данные из американских источников, которые были доступны для изучения уже вскоре после окончания войны (это документы Администрации ленд-лиза (the Office of Lend-Lease Administration),

Военного департамента, Управления по делам военного производства США (Военно-промышленной комиссии) и других ведомств). Большинство работ, выпущенных с 1950-х по 1990-е гг., анализировали широкий спектр проблем, связанных с экономическими, военными, а также стратегическими, и политико-дипломатическими измерениями американской программы помощи СССР. При этом необходимо подчеркнуть, что львиная доля работ американских исследователей была посвящена изучению «авиационного ленд-лиза», то есть поставок самолетов в СССР, прежде всего по авиатрассе «Аляска — Сибирь»²². При этом в СССР история «Алсиба» была долгое время темой практически закрытой для изучения, что было связано, вероятно, с соперничеством СССР и США в годы «холодной войны».

В 2000-е гг. исследования зарубежных авторов были посвящены отдельным важным направлениям поставок в СССР — прежде всего «авиационному» ленд-лизу, и изучению роли отдельных регионов, прежде всего штата Аляски, в снабжении СССР²³.

В этих работах собран и обработан с применением количественных методов обширный фактический и статистический материал об организационной деятельности американских правительственных органов, осуществлявших программу ленд-лиза, объемах, динамике, итогах поставок. Однако им присуща известная односторонность, так как документы по тематике ленд-лиза с советской стороны ими не использовались. Американские данные о размерах помощи по ленд-лизу несколько отличались от советских, в силу, прежде всего, различий в подходах и методиках учета. В связи с рассекречиванием советских документов создается возможность сопоставить сведения Правительственной закупочной комиссии СССР в США с официальными американскими данными, составленными Администрацией внешней экономики США.

К числу наиболее значительных работ зарубежных исследователей, ставших доступными российскому читателю, следует отметить переведенную с английского известную книгу Р. Х. Джонса «Ленд-лиз. Дороги в Россию». В работе приведены и систематизированы официальные американские данные главным образом из отчета о военной помощи, поставленной США в Советский Союз, который был составлен Администрацией внешней экономики. В основу статистических таблиц положены данные о поставках по Протоколам, по тоннажу и по типам грузов²⁴. Автор привел подробный анализ маршрутов ленд-лиза, в частности, говоря о северном маршруте, он описал и состояние советских северных портов, и трудности доставки грузов этим путем, с учетом военных действий со стороны военно-морского флота и военно-воздушных сил Германии. В итоге Р. Х. Джонс пришел к выводу, что поставки Советскому Союзу осуществлялись всеми возможными путями, зачастую за счет собственных интересов США. Он указывает, что «все мероприятия западных союзников по укреплению Советов, чтобы те оказались способными противостоять нацистам, выполнялись в максимальном объеме, часто в невозможных условиях». При этом помощь эта, с его точки зрения, не встречала должной благодарности в СССР. По его определению, «история ленд-лиза в Россию — это рассказ о свободных поставках недоверчивому союзнику, о том, как Красной

армии обеспечили мобильность и наделили ее невероятной ударной мощью, о том, как понесшая огромные потери нация получила, безусловно, бесценный промышленный потенциал, чтобы дать начало восстановлению своего хозяйства, и все это при полном отсутствии любых попыток ответить доверием своим союзникам... Ленд-лиз приблизил окончание войны как для русских, так и для союзников», то есть стал «оружием победы», но не стал «средством достижения мира», поскольку «советские взгляды на мир, в основе которых лежит антизападная ориентация, не изменились за время войны, и даже ленд-лиз не смог на это повлиять»²⁵.

Следует отметить, что вывод этот сделан вполне в соответствии с конфронтационным духом эпохи «холодной войны», с типичной склонностью американских исследователей к преувеличению значения помощи союзников в победах Красной армии, а также вины СССР за развязывание «холодной войны».

Вместе с тем в книге Джонса проведен серьезный анализ основных американских цифровых данных о поставках в СССР, которые теперь можно сравнить с итоговыми данными о поставках, приведенными в книге Н. И. Рыжкова, взятыми, по всей вероятности, из коллекции Правительственной закупочной комиссии (ПЗК) СССР в США. В книге показаны основные параметры поставок, изложение идет также в хронологическом порядке — по протоколам, расписаны основные маршруты поставок, а в заключительных разделах сделана попытка рассмотреть влияние ленд-лиза на экономики основных воюющих стран. При этом можно выразить сожаление, что книга лишена научно-справочного аппарата и не может считаться достоверным научным изданием²⁶.

Общая оценка объема и номенклатуры поставок, а также вклада ленд-лиза в победу СССР, дается в обобщающей монографии Г. А. Куманева и Б. У. Серазетдинова. Там же в приложении приводится и ряд документов ПЗК СССР в США. Очень важным представляется нам методологическое положение, содержащееся в этой монографии, которое в определенной мере созвучно позиции и автора данной книги в отношении затянувшихся споров о роли ленд-лиза для СССР: «Любая оценка задним числом роли ленд-лиза всегда относительна и проблематична. Всякие попытки установить точно, насколько решающей была эта роль, насколько сократила путь к окончательному триумфу, ведут исследователей на зыбкую почву бесконечных предположений, а также дискуссий и споров. В ходе их они несколько приближаются к истине, но путь этот долог, а конца его не видно»²⁷.

Представляется, что в настоящее время опубликовано достаточно много и общих, и дискуссионных работ о ленд-лизе, и настала пора конкретно-исторических исследований, вводящих в научный оборот целые крупные пласты новых архивных документов и отражающие малоизвестные или почти неизвестные аспекты истории программы ленд-лиза, к которым относится деятельность Правительственной закупочной комиссии СССР в США, созданной Наркоматом внешней торговли СССР.

Следует подчеркнуть, что ранее рассекреченные архивные материалы из Российского государственного военного архива (РГВА) и ряда других архивов, относящиеся к ленд-лизовой проблематике, начали использоваться исто-

риками в последние годы для изучения отдельных направлений программы ленд-лиза. Уже увидели свет ряд научных и популярных изданий, положивших начало специальному изучению конкретных направлений программы. Так, изучались военно-морские поставки²⁸, авиационный ленд-лиз²⁹, нефтяная составляющая ленд-лиза³⁰, проводились исследования по продовольственным поставкам³¹.

Документы Правительственной закупочной комиссии Наркомата внешней торговли, хранящиеся в Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), являются главной документальной базой настоящей книги. В ходе работы выявлено и обработано около 1000 документов ПЗК, а также ряд документов из личных фондов И. В. Сталина, В. М. Молотова, А. И. Микояна, находящихся в Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ). Изучение документального архивного комплекса дает автору возможность выявить и детально проанализировать основные направления деятельности Правительственной закупочной комиссии СССР в США.

Если ранее историки пользовались зарубежными публикациями и отрывочными сведениями советских источников по отдельным направлениям и маршрутам ленд-лизовой помощи, то открытие основополагающего архивного фонда дает возможность предпринять комплексное исследование истории ленд-лиза для СССР, включая экономико-техническую, организационную сферы, человеческий фактор, по-новому осмыслить вклад программы помощи СССР со стороны союзников по антигитлеровской коалиции в достижение победы в войне, а также в развитие отношений между СССР и союзниками.

Особый интерес представляет масштабная статистическая документация — отчеты, справки, калькуляции, которые позволяют осветить организационно-технический аспект деятельности Комиссии на всех стадиях — от размещения советских заявок, до прибытия ленд-лизовских грузов в порты СССР и места назначения (здесь можно выделить уникальный источник — отчеты уполномоченных Наркомвнешторга в портах СССР). Отдельно выделяется спектр личного взаимодействия советских людей с американскими представителями, ведомствами, аспект повседневной жизни работников ПЗК, и одно из главных направлений деятельности Комиссии — сбор технической информации для СССР. Этот аспект отражен в обширной документации о формальных и неформальных встречах, беседах, командировках работников Комиссии в порты, на американские предприятия, авиационные базы и другие объекты, задействованные в организации помощи СССР. При работе с объемными и сложными документами применялись как общенаучные методы исследования — историко-описательные, историко-сравнительные, так и количественные методы — экономико-статистические.

Монография построена по принципу реконструкции деятельности Правительственной закупочной комиссии СССР в США. ПЗК была образована постановлением Совнаркома СССР 24 февраля 1942 г. Ее возглавил представитель Наркомата обороны СССР генерал-майор А. И. Беляев, ранее заместитель начальника штаба ВВС Красной армии. В декабре 1943 г. председателем Комиссии был назначен генерал-лейтенант Л. Г. Руденко. Поста-

новлением Совета Министров СССР от 28 декабря 1948 г. ПЗК была ликвидирована. В составе Комиссии работало более 30 отраслевых отделов, образованных на основе групп военных представителей Народного комиссариата внешней торговли СССР. К числу базовых отделов, работавших на всем протяжении деятельности Комиссии в годы войны, относились следующие отделы: промышленных установок, энергосилового оборудования, промышленного оборудования, кузнечно-прессового оборудования, станков и инструментов, металлов, автотракторный, химикатов, отдел связи, отдел продовольственных товаров, авиационный, танковый, артиллерии и боеприпасов, интендантского снабжения, морских заказов, кабельных изделий, нефтепродуктов, железнодорожного оборудования и материалов³².

«Руководили работой Комиссии крупнейшие специалисты: Лукашев К. И. — председатель “Амторга”, контр-адмирал Акулин М. И. — начальник Аргуправления НК ВМФ, Разин Л. А. — зам. председателя “Амторга”, Еремин И. А. — председатель В/О Машиноимпорт, Сельдяков П. С. — зам. председателя “Амторга”, Ростарчук А. А. — зам. председателя “Амторга” и другие»³³.

В книге освещаются такие основные вопросы, как становление системы военно-экономического взаимодействия СССР, Великобритании и США в первые месяцы после нападения Германии на СССР, распространение ленд-лизингового акта на СССР (с 1 октября 1941 г.), создание Правительственной закупочной комиссии СССР в США на основании постановления СНК СССР в марте 1942 г. и направления ее деятельности: размещение заказов на оборудование и материалы, решение вопросов доставки грузов в порты и их отгрузок в СССР, транспортировка грузов в СССР и отчеты об их прибытии в советские порты и отправлениях «потребителям», взаимодействие Правительственной закупочной комиссии с американскими правительственными органами — Администрацией ленд-лиза, Управлением по делам военного производства (ВПК), Комитетом по распределению военных материалов, Военным ведомством США; деятельность правительственных органов Великобритании и США и их сотрудничество с СССР в деле проводки конвоев с ленд-лизинскими грузами в Советский Союз.

Автор искренне надеется, что эта книга позволит пролить свет на кипучую и разностороннюю деятельность Правительственной закупочной комиссии СССР в США в интересах своей Родины, охватить экономические, военно-политические и личностные аспекты претворения в жизнь программы ленд-лиза для СССР и внести вклад в изучение истории антигитлеровской коалиции.

Глава I

СТАНОВЛЕНИЕ АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ: ЗАЯВКИ, ЗАВОЗ, ОТГРУЗКИ

1. Складывание антигитлеровской коалиции в начальный период Великой Отечественной войны

В личном послании премьер-министру Великобритании У. Черчиллю от 3 сентября 1941 г. председатель Государственного комитета обороны СССР И. В. Сталин описывал критическое положение на советско-германском фронте, огромные потери и «смертельную угрозу», нависшую над СССР. В почти ультимативной форме советский руководитель предлагал «создать уже в этом году Второй фронт где-либо на Балканах или во Франции, могущий оттянуть с Восточного фронта 30–40 немецких дивизий, и одновременно обеспечить Советскому Союзу 30 тысяч тонн алюминия к началу октября с. г. и ежемесячную минимальную помощь в количестве 400 самолетов и 500 танков... Без этих двух видов помощи Советский Союз либо потерпит поражение, либо будет ослаблен до того, что потеряет надолго способность оказывать помощь своим союзникам своими активными действиями на фронте борьбы с гитлеризмом»¹.

Содержание послания было немедленно доведено Черчиллем до президента США Ф. Рузвельта, который принял важнейшее решение, не дожидаясь утверждения Конгресса США, перенести на СССР действие Закона о ленд-лизе («аренда — займы»), под видом помощи Великобритании, о чем Черчилль сообщал Сталину в послании от 6 сентября: «Было бы лучше, если бы всякая помощь, оказанная Вам нами, покоилась на той же самой базе товарищества, на какой построен американский закон о займе-аренде, т. е. без

формальных денежных расчетов»². Для переговоров о поставках президент направил в Лондон и Москву американскую миссию во главе с координатором американской программы ленд-лиза В. А. Гарриманом. 15 сентября начались непростые переговоры в Лондоне. Включение СССР в программу ленд-лиза существенно ущемляло интересы Великобритании. Предложение министра по снабжению Великобритании лорда У. Бивербрука направлять всю американскую помощь в Англию, которая будет передавать часть помощи СССР, было отвергнуто американцами. В конце концов, англо-американским союзникам удалось достичь принципиальной договоренности.

Осенью 1941 г. враг рвался к Москве, и поставки были нужны как воздух. В этих условиях 28 сентября на борту крейсера «Лондон» в Архангельск прибыла миссия под руководством министра по делам снабжения Великобритании лорда У. Бивербрука, с участием со стороны США А. Гарримана и У. Стэндли. Оттуда представители союзников вылетели в Москву. В одном из послевоенных британских изданий содержалась хроника событий на конференции: «29 сентября, трехсторонняя конференция по снабжению между Британией, США и Россией открылась в Москве под председательством г. Молотова для изучения всех доступных ресурсов Советского правительства в сочетании с производственными возможностями Британии и США. Конференция проводилась шестью комитетами — по ВМФ, армии, авиации, сырью, транспорту и медицинскому снабжению, — которые изучали заявки русских и решили, могли они быть выполнены или нет. 30 сентября лорд Бивербрук и г. Аверелл Гарриман, руководители британской и американской миссий, навестили Сталина в Кремле, чтобы дать ему окончательные ответы на русские заявки. Эта беседа лучше всего описана словами самого лорда Бивербрука: «Переводчик [М. Литвинов] начал торжественно и взволнованно зачитывать каждый пункт. Большую часть мы смогли поставить, и ответы шли прямо от Гарримана и меня. Он говорил “согласен”, если пункт касался США. Я говорил “хорошо”, если поставки производила Британия. По мере того как список неуклонно продвигался вперед, Литвинов вскакивал со своего места, выкрикивая с энтузиазмом. Сталин очевидно чувствовал облегчение»³.

В конце концов, как писал Черчилль: «В Москве было достигнуто дружественное соглашение. Был подписан протокол, устанавливающий размеры поставок, которые Великобритания и США смогут выделить России в период с октября 1941 по июль 1942 года. Это влекло за собой значительное нарушение наших военных планов, осуществление которых и без того уже было значительно затруднено из-за мучительного недостатка вооружения. Вся тяжесть пала на нас, потому что мы должны были не только отдавать свою собственную продукцию, но также обходиться без наиболее важного вооружения, которое американцы при других обстоятельствах послали бы нам». Премьер-министр также цитировал знаменательную телеграмму в его адрес от лорда Бивербрука из Москвы от 4 октября, в которой министр снабжения Великобритании писал, что «результатом этого соглашения был огромный подъем духа в Москве. Поддержание его будет зависеть от доставки обещанных материалов...»⁴.

Московская конференция стала прорывом в деле укрепления антигитлеровской коалиции. Следует подчеркнуть, что в тот же период, с 30 сентября началось новое наступление немцев на Москву — операция «Тайфун», названная гитлеровским командованием решающим сражением года. «Московская битва представляла собой совокупность оборонительных и наступательных операций советских войск, проведенных с 30 сентября 1941 г. по 20 апреля 1942 г. на западном стратегическом направлении с целью обороны Москвы и Центрального промышленного района, разгрома угрожавших им ударных группировок немецких войск»⁵.

Но вернемся к истории становления антигитлеровского союза. Это было далеко не простой задачей. Ко времени нападения Германии на СССР премьер-министр Великобритании У. Черчилль и президент США Ф. Рузвельт пришли к общему выводу о том, что они выступают в поддержку СССР в борьбе против нацистской агрессии. Тем не менее реакция правительств и народов Великобритании и США на нападение Германии на СССР и их позиция в начальный период Великой Отечественной войны были неодинаковы. 22 июня, в день нападения Германии на СССР, У. Черчилль сделал по радио заявление о поддержке Советского Союза. Многие военные аналитики полагали, что СССР не выдержит натиск германских войск, которые до этого относительно легко заняли основные страны Европы.

Однако простые британцы по-другому оценивали способности русской армии. Неформальную реакцию англичан отражали воспоминания английских капитанов и офицеров судов, приходивших в последующие годы войны с союзными конвоями в Мурманск, Архангельск, Молотовск (ныне Северодвинск). Английские капитаны и офицеры признавались, что население Англии, узнав о нападении Германии на СССР в 1941 г., «воспрянуло духом и вздохнуло с облегчением, считая, что отныне для Англии опасность миновала, и что русская армия спасет Англию»⁶ (такую реакцию можно объяснить тяжелым положением Великобритании, подвергавшейся германским бомбардировкам).

Уже 27 июня в Москву прибыли британская военная и экономическая миссии, в сопровождении посла Великобритании в СССР С. Криппса. Состоялись переговоры о перспективах военного сотрудничества, прежде всего о совместных действиях против Германии в Арктике, а также о вопросах экономической помощи СССР. 28 июня английской экономической миссии в СССР была передана советская заявка на поставки сырья, которое Советский Союз хотел бы закупить у Англии⁷. 8 июля 1941 г. в Лондон прибыла советская военная миссия во главе с генерал-лейтенантом Ф. И. Голиковым. Переговоры закончились подписанием Соглашения между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях против Германии, которое стало первым важным шагом к созданию антигитлеровской коалиции. Советско-английское соглашение от 12 июля предусматривало обязательства по оказанию помощи друг другу в войне против гитлеровской Германии и отказ от ведения переговоров и заключения сепаратного мира с Германией без обоюдного согласия СССР и Англии.

Соглашение имело большое значение: оно опрокинуло расчеты Гитлера на международную изоляцию СССР и стало первым официальным шагом

в складывании антигитлеровской коалиции. Вскоре после этого началась личная переписка между И. В. Сталиным и У. Черчиллем, и стороны договорились о первых конкретных шагах военного сотрудничества — об отправке английских кораблей в Баренцево море, бомбардировках немецких баз в Петсамо и Киркенесе самолетами с авианосцев, о создании истребительного авиакрыла британских ВВС для усиления ПВО Мурманска⁸.

26 июля 1941 г. в личном послании Черчилль сообщил Сталину о первых поставках СССР, планировавшихся англичанами: «Я очень рад сообщить Вам, что Военный кабинет, несмотря на то, что это серьезно уменьшит наши ресурсы истребителей, единодушно решил послать в возможно короткий срок в Россию двести истребителей “Томагавк”. 140 из этих самолетов будут отправлены в Архангельск отсюда, 60 — из числа заказанных нами в Соединенных Штатах». Планировались и поставки гражданской продукции и сырья: «От двух до трех миллионов пар ботинок скоро будут готовы здесь к отправке. Мы также принимаем меры к поставке в течение этого года большого количества каучука, олова, шерсти и шерстяной одежды, джута, свинца и шеллака. Все другие Ваши запросы подвергаются тщательному рассмотрению»⁹.

В конце июля были созданы военно-морские миссии в Архангельске (под командованием капитана Вайберда), и на базе Северного флота в Полярном (под руководством Р. Бевана). В августе 1941 г. была организована и военно-морская миссия США во главе с лейтенантом С. Френкелем. К числу первых совместных советско-британских операций на Севере относились бомбардировки полярных немецких баз с авианосцев, которые заставили немцев ослабить атаки на Мурманск. На советской базе в Полярном появились две британские подводные лодки, которые не только потопили четыре немецких судна у берегов Северной Норвегии, но и обучали моряков советского Северного флота передовым методам ведения боевых действий¹⁰. Другим примером боевого сотрудничества СССР и Великобритании стало двухмесячное пребывание в СССР 151-го авиакрыла британских ВВС с целью участия в совместных боевых операциях и обучения русских летчиков управлению английскими самолетами «Харрикейн». Вопрос был поставлен Черчиллем в личном послании Сталину, полученным советским лидером 30 августа 1941 г.: «Г-н Майский заявил, что испытывается сильная нужда в самолетах-истребителях ввиду Ваших тяжелых потерь. Мы ускоряем отправку 200 самолетов “Томагавк”... Наши две эскадрильи в составе 40 “Харрикейнов” должны прибыть в Мурманск около 6 сентября... Я мог бы отправить еще 200 “Харрикейнов”, что составило бы в общей сложности 440 истребителей, если бы Ваши пилоты могли эффективно их использовать. Речь идет о самолетах “Харрикейн”, вооруженных восемью-двенадцатью пулеметами. Мы нашли, что эти самолеты весьма смертоносны в действии. Мы могли бы послать в Архангельск 100 штук теперь и вскоре вслед за тем две партии по 50 штук вместе с механиками, инструкторами, запасными частями и оборудованием. Тем временем могли быть приняты меры, чтобы начать ознакомление Ваших пилотов и механиков с новыми моделями, если Вы их прикомандируете к нашим эскадрильям в Мурманске»¹¹.

В соответствии с этим планом часть самолетов в ящиках прибыла в Архангельск с первым караваном в конце августа (операция получила в Британском адмиралтействе кодовое название «Дервиш»), другая часть прилетела с палубы авианосца на аэродром Ваенга. К 12 сентября все 15 самолетов, переправленных в разобранном виде, были собраны специальной группой англичан и вылетели в Мурманск.

14 сентября в средствах массовой информации союзников было объявлено, что авиакрыло Королевских ВВС прибыло на русский фронт. Подразделением, которое состояло из самолетов «Харрикейн», командовал командир авиакрыла Дж. Р. Ишервуд, который имел при себе некоторых самых опытных британских летчиков-истребителей¹². Британское авиакрыло приняло участие в ряде военных операций, уничтожив несколько немецких самолетов. Они также обучали советских летчиков обращению с самолетами «Харрикейн», которые затем подлежали передаче советской стороне. Важную роль в развитии сотрудничества между СССР и Великобританией сыграло и подписанное 16 августа 1941 г. Соглашение о товарообороте, кредите и клиринге. Оно предусматривало предоставление Советскому Союзу кредита в сумме 10 млн фунтов стерлингов.

Основопологающей частью сотрудничества союзников была совместная проводка морских конвоев, которые представляли собой группы торговых или вспомогательных судов, перевозивших вооружения, войска, а также различные предметы военного снабжения, и двигались под охраной военных кораблей. Главная тяжесть морской войны, связанной с проводкой конвоев через Атлантический океан и арктическим путем из Англии и Исландии в северные порты СССР, выпала на долю Великобритании.

Помимо этого, 25 августа 1941 г. соединения Закавказского фронта и Среднеазиатского военного округа с участием Каспийской флотилии и Каспийского пароходства начали ввод войск в северную часть Ирана, а английские войска из Индии, Сирии, Палестины и Ирака оккупировали ключевые пункты южной и центральной частей Ирана¹³. Это была первая совместная военная операция представителей союзных держав. «17 сентября британские и русские войска вошли в пригороды Тегерана, и 18-го советские десантные войска заняли аэродромы и казармы в окрестностях»¹⁴. Страна была разделена на советскую (северную) и британскую (южную) зоны. Столица Тегеран и 100-километровая зона вокруг нее не были заняты войсками союзников.

29 января 1942 г. СССР, Великобритания и Иран подписали договор в Тегеране о союзе между тремя странами, по которому СССР и Великобритания обязались уважать территориальную целостность Ирана, защищать от агрессии со стороны Германии, содержать свои сухопутные, морские и военно-воздушные силы на иранской территории и вывести их в 6-месячный срок после окончания войны¹⁵. Таким образом, союзники получили официальную возможность осуществлять через Иран поставки по ленд-лизу. Так называемое Всесоюзное объединение «Ирансовтранс» занималось перегонкой через Иран в СССР самолетов, поставками американских грузовиков, бронетехники и других грузов¹⁶.

Реакция в США на нападение Германии на СССР была более противоречивой, чем в Великобритании. По мнению ряда российских историков, «на про-

тяжении шести месяцев после нападения Германии на СССР и до вступления США в войну общественно-политическая жизнь страны во многом определялась изоляционистами, которые имели сильное влияние в различных слоях населения.

Изоляционизм — политическое течение в США, выступавшее против осуществления Соединенными Штатами активной политики вне пределов американского континента»¹⁷. Г. Трумэн, в то время сенатор от штата Миссури, за день до выступления Рузвельта предложил следующий вариант действий: «Если мы увидим, что выигрывает Германия, то нам следует помогать России, а если выигрывать будет Россия, то нам следует помогать Германии, и, таким образом, пусть они убивают как можно больше, хотя я не хочу победы Гитлера ни при каких обстоятельствах».

Президент США был вынужден считаться с такими настроениями, его реакция на события 22 июня оказалась более замедленной и осторожной, нежели заявления У. Черчилля. Сначала 23 июня по распоряжению Рузвельта заместитель государственного секретаря С. Уэллес выступил с официальным заявлением, в котором резко осуждал вероломное нападение Германии на СССР, при этом акцент был сделан на необходимости сплочения антифашистских сил, что «будет способствовать нашей собственной обороне и безопасности». Только на следующий день, 24 июня, на пресс-конференции выступил сам президент Рузвельт, который заявил: «Мы окажем России любую помощь, на которую мы способны». Уже 30 июня на встрече советского посла в США К. А. Уманского с С. Уэллесом американское правительство приняло советскую заявку на поставки из США в СССР боевой техники и оборудования для военных заводов на 1,8 млрд долл. Для оплаты этих поставок предусматривался американский кредит сроком на 5 лет¹⁸.

3 июля И. В. Сталин в выступлении по радио заявил об уверенности в том, что справедливая борьба советского народа за свободу страны «сольется с борьбой народов Европы и Америки за их независимость, за демократические свободы». Путь к созданию военно-политического союза трех держав был открыт.

Однако на пути к реальному сотрудничеству было еще немало препятствий. Большие дискуссии развернулись в США по вопросу о распространении на СССР Закона о ленд-лизе. В конце июля 1941 г. президент направил в Москву своего личного представителя президента США и главы Администрации ленд-лиза Г. Гопкинса с целью «определить, действительно ли положение Советского Союза столь безнадежно и нужно ли ему оказывать помощь поставками».

В ходе этого визита состоялись личные встречи Гопкинса с И. В. Сталиным, руководителями наркоматов, была достигнута предварительная договоренность о проведении в Москве трехсторонней конференции с участием представителей США и Великобритании в начале октября, где планировалось обсудить вопросы военных поставок союзников СССР. Даже то, что конференция намечалась в данные сроки, свидетельствовало о том, что советская сторона была полна решимости не только «продержаться до осени», но и отстоять Москву. Миссия Гопкинса в целом дала положительные результаты, представитель президента доложил Рузвельту о высоком боевом духе русских, их уверенности в победе, и своей «уверенности в отношении этого фронта». На заседании кабинета Руз-

вельт признал, что с начала войны в России прошло почти шесть недель, а «мы практически ничего не сделали для поставки каких-либо материалов, о которых они просили. Откровенно говоря, русские чувствуют, что в Соединенных Штатах их водят за нос»¹⁹. Президент потребовал срочного выполнения советских заказов. Военный министр Г. Стимсон доложил о готовности «отправить 200 истребителей, несмотря на то, что после этого в стране оставалось лишь 8 боеготовых самолетов этого типа»²⁰.

2 августа состоялся обмен нотами между К. А. Уманским и С. Уэллесом о продлении на год советско-американского торгового соглашения от 4 августа 1937 г. В ноте Уэллеса говорилось, что «Правительство Соединенных Штатов решило оказать все осуществимое экономическое содействие с целью укрепления Советского Союза в его борьбе против вооруженной агрессии». Правительство обязывалось также выдавать неограниченные лицензии на экспорт вооружений в СССР и предоставлении для перевозок грузов в СССР американских судов.

В ответной ноте Уманского выражалась уверенность, что эта помощь «будет соответствовать размаху военных действий, проводимых Советским Союзом в его вооруженном сопротивлении агрессору». Этот обмен нотами историки называют эквивалентом советско-английскому соглашению от 12 июля 1941 г., поскольку он официально подтверждал отношения сотрудничества между СССР и США²¹. Помимо этого, СССР заявил 24 сентября 1941 г. на межсоюзнической конференции в Лондоне о своей согласии с основными принципами Атлантической хартии — декларации о совместных целях политики Великобритании и США, подписанной Рузвельтом и Черчиллем 14 августа.

Как мы уже отмечали выше, с октября 1941 г. Закон о ленд-лизе был распространен на СССР.

В 1941 г. Великобритания, как докладывал Сталину нарком внешней торговли СССР А. И. Микоян, «более или менее точно и аккуратно» выполнила свои обязательства по поставкам²². В США ситуация оказалась сложнее. В 1941 г. американцы направили в СССР всего 182 танка вместо 750 по Московскому протоколу, всего 204 самолета вместо 600. После нападения Японии на Перл-Харбор и вступления США в войну сотни самолетов, танков и пушек, подготовленных для отправки в СССР, были вместо этого направлены на нужды обороны США²³.

Первый руководитель Администрации ленд-лиза Э. Стеттиниус так писал о причинах срыва поставок в 1941 г.: «У нас, в США, после Перл-Харбора многие порты были перегружены. В первые месяцы возникли неизбежные неурядицы, так как было необходимо одновременно отправлять за море американские войска и войсковые припасы, а также продолжать поставки союзникам. Первоначально в качестве главного атлантического порта для поставок в Россию был избран Бостон, но... нагрузка на этот порт стала слишком большой.

Отправка кораблей в Россию сильно отставала от первоначального графика, так как корабли были теперь нужны нашим собственным вооруженным силам, а Советское правительство могло прислать за грузами лишь небольшое количество судов в наши атлантические порты. В декабре нам, правда, уда-

лось заметно увеличить поставки в Советский Союз, но в следующем месяце они сократились; в январе 1942 г. было послано на один корабль меньше, чем в декабре 1941 г., а в феврале это число составило всего пять кораблей.

Положение с кораблями было главной, но далеко не единственной причиной задержек поставок в СССР. Армия и флот после 7 декабря ненадолго заморозили поставки самолетов и танков, но это обстоятельство само по себе не вызвало серьезных затруднений. Трудность состояла в своевременном и быстром размещении заказов, чтобы обеспечить вовремя доставку товаров»²⁴. Эти претензии возымели свое действие — выполнение поставок СССР взял под свой личный контроль президент США. Ф. Д. Рузвельт.

В целом помощь Советскому Союзу со стороны США и Великобритании в 1941 г. по своим размерам была пока не очень велика. Однако реальное сотрудничество началось. В разгар битвы за Москву помощь англо-американских союзников носила в большей степени морально-психологический характер, поднимая боевой дух в столице. Советские люди, в том числе доблестные защитники Москвы, почувствовали моральную поддержку, и хотя и небольшую, но растущую материальную помощь со стороны крупнейших промышленных стран мира — США и Великобритании, представители которых прибыли в столицу СССР тревожной осенью 1941 г. Кроме того, одним из факторов, обеспечивших мощное и неожиданное для немцев контрнаступление советских войск под Москвой, начавшееся 5 декабря 1941 г., и последующий разгром противника, явилась переброска свежих соединений Красной армии с Дальнего Востока, а это стало возможным, поскольку советское руководство было уверено, что СССР не угрожает нападение с Востока. Атака Японии на Перл Харбор 7 декабря и вступление США в войну косвенным образом способствовало оттягиванию сил фашистской коалиции в сторону США и Великобритании. Вступление США во Вторую мировую войну, объявление Германией и Италией войны Соединенным Штатам превратили сотрудничество СССР и США в фактор первостепенного военно-политического значения.

Антигитлеровская коалиция являлась уникальным в истории союзом стран с различными политическими системами, объединившихся против общего врага — фашистского блока стран «оси» (Германия, Италия, Япония). Эта коалиция расширялась, и к концу апреля 1942 г. в нее вошли уже 29 государств. Интернациональный союз народов мира стал важнейшим фактором, обеспечившим в конечном итоге Победу над фашистским блоком во Второй мировой войне.

2. Становление организационных основ и принципов сотрудничества СССР и США в общем контексте ленд-лизовой политики

В первые месяцы войны внешнеэкономические операции между СССР и США продолжали осуществляться через «Амторг». Эта советско-американская торговая корпорация была создана еще в 1924 г. и стала своего рода торгпредством СССР в США. С момента образования корпорация находи-

лась в Нью-Йорке и имела шесть отделов: административный, экспортный, импортный, сельскохозяйственный, финансовый и экономический. Работали в «Амторге» советские служащие, командированные в США из своих внешне-торговых объединений (штат в разное время колебался от 350 до 500 человек). Через «Амторг» был закуплен, в том числе, ряд образцов американских вооружений и военной техники (бронетехника, транспорт и авиация)²⁵.

В преддверии создания специального органа, который должен был отвечать на организацию военных поставок из США в СССР, стороны сотрудничества потратили немало усилий на выработку основных принципов совместной работы по организации поставок. Эти принципы постепенно вырабатывались со времени начала поставок еще в самом конце лета и начале осени 1941 г., работа активизировалась после подписания Московского протокола 1 октября 1941 г. В ходе практической работы стала очевидна необходимость создания особого органа с советской стороны в США с целью именно обеспечения военных поставок по ленд-лизу, в отличие от ставшей уже традиционной в довоенные годы закупочной деятельности «Амторга».

Процесс выработки этих принципов можно проследить, в частности, из переписки между первым заместителем председателя «Амторга» М. Гусевым и директором Управления отчетов по оказанию помощи в обороне (Office of Defense Aid Reports) генерал-майором Д. Х. Бернсом. Свое письмо от 17 ноября 1941 г. Гусев не преминул начать с традиционной формулировки, свидетельствующей не только о его хорошей дипломатической подготовке, но и о наличии к тому времени реально сложившейся основы для практической работы союзников по осуществлению программы ленд-лизовских поставок: «Я хочу поблагодарить Вас за сердечный прием, оказанный Вами, генералом Сполдингом и Вашими соратниками на конференции, которая имела место в Вашей конторе в субботу, и за Ваше активное участие в различных вопросах, стоящих перед нами в связи с применением Закона о ленд-лизе к требованиям Советского Союза». Первый пункт достигнутого соглашения об организации работы советских и американских органов Гусев сформулировал так: «Представители Закупочного органа СССР должны связываться непосредственно с поставщиками всего специального нестандартного оборудования и материала и передавать спецификации таковых на бланках реквизиций (заявок на поставки. — *Примеч. авт.*) в Администрацию ленд-лиза вместе с рекомендацией поставщиков на закупку заготовительными органами Правительства Соединенных Штатов»²⁶.

Из последующей переписки следовало, что, несмотря на подобную общность интересов, представления русских и американцев о результатах совещания оказались не полностью идентичными. В ответном письме от 25 ноября 1941 г. Д. Бернс указал на ограничение полномочий советских органов на связь с поставщиками: «Заготовительные органы Правительства США ответственны за проведение этого закона. Поэтому “Амторг” не должен непосредственно связываться с поставщиками материалов до предъявления реквизиции, но может принимать участие в переговорах с правительственными органами, которым поручено приобретение данного материала»²⁷.

По вопросу об установлении цен на поставляемые СССР материалы Гусев резюмировал, что «советские представители должны участвовать вместе с персоналом действительных заготовительных органов в определении цен на оборудование и материал, за исключением таких материалов, цены на которые будут официально установлены Управлением администрации цен». В отношении вопроса об участии в определении цен Бернс указал на одно исключение, каким являлись «цены на материалы и оборудование, поставляемые по заказам Правительства США для общего распределения тем странам, которые получали помощь в обороне». Управление администрации цен, по его утверждению, не имело полномочий официально устанавливать цены на эти товары, но другие органы правительства США имели такие полномочия.

По одному из главных вопросов — об участии советской стороны в приемке поставляемых материалов — Гусев в своем письме настаивал на том положении, что, «подчиняясь правилам и распоряжениям Правительства США, советские приемщики могут принимать участие вместе с приемщиками Правительства США как в окончательной, так и в предварительной приемке оборудования и материалов»²⁸.

Такое утверждение вызвало уточнение американской стороны, которая предполагала, как заметил Бернс, что «в основном советским приемщикам не нужно будет инспектировать военное оборудование и материалы в отношении предварительного осмотра». Представитель США объяснял отказ допускать советских представителей к предварительной оценке поставок тем, что «во время производства не будет известно, какая отдельная позиция будет передана США Советскому Союзу или какой-либо другой стране». При этом Бернс заверил Гусева в том, что «советским приемщикам будут предоставлены все возможности участвовать до нужной степени в окончательной приемке такого материала, чтобы обеспечить полное удовлетворение исходным продуктом»²⁹.

Следует отметить, что в дальнейшем вопрос об участии советской стороны в инспекциях на предприятиях США и приемке поставляемого оборудования и материалов продолжал оставаться одним из «каменных преткновения» в советско-американском сотрудничестве, и советской стороне удалось достичь в этом деле значительных успехов. Но об этом мы подробнее расскажем несколько позже.

В качестве обобщения результатов переговоров с американской стороной представитель «Амторга» сформулировал также два заключительных положения, касавшихся порядка оформления и номенклатуры ленд-лизских заказов: «4. Чтобы не было задержек, Закупочный орган СССР может представить частичные реквизиции на оборудование и материалы в счет Протокола Московской конференции и может представлять другие позиции помимо позиций, зафиксированных в Протоколе, а также изменять соответствующие категории в пределах общей суммы, установленной Протоколом, для выполнения новых военных условий.

5. Будут выданы инструкции соответствующим Заготовительным органам по вышеупомянутым делам, а также о других подробностях наших взаимоотношений, которые могли быть установлены время от времени»³⁰.

По данным двум пунктам, как явствовало из упомянутого ответного письма Бернса от 25 ноября, между советской и американской сторонами было достигнуто полное согласие и взаимопонимание³¹.

Системные противоречия начального этапа организации подачи советских заявок в американские органы были в общем виде изложены в письме председателя «Амторга» К. И. Лукашева в адрес руководителя Администрации ленд-лиза Э. Стеттиниуса от 22 декабря 1941 г. Главная проблема заключалась тогда в том, что, по выражению Лукашева, «процедура прохождения наших заявок на изделия оборонного назначения (Defense Articles) через Администрацию ленд-лиза, так же как и через Отделения по поставкам (Procurement Divisions) различных министерств (Departments)», была очень сложной и длительной. Большинство заявок должны были «пройти через более чем двадцать различных ведомств, и это занимает от 3 до 4 недель, пока заказ будет в действительности направлен в соответствующую компанию для исполнения»³². Были и такие американские органы, которые заставляли советских представителей много дней ждать, чтобы какой-либо чиновник, который был недоступен, смог рассмотреть заявки СССР, потому что только он был облечен полномочиями принимать соответствующие решения.

По мнению советского представителя, дела с заявками СССР могли бы улучшиться, если бы различные американские органы, занимавшиеся поставками, больше принимали во внимание рекомендации советской стороны по поводу того, каким компаниям поручать выполнение заказов. Важным фактором, который следовало учесть американцам, было то, что целый ряд компаний уже имел опыт выполнения советских заказов, у них уже были в распоряжении спецификации на производство тех или иных изделий.

Лукашев с сожалением писал также, что во многих случаях советские представители не имели возможности установить личные контакты с официальными лицами из Отделений по поставкам, особенно это касалось структур Военного министерства США (War Department). Такие контакты, по мнению председателя «Амторга», дали бы советским представителям возможность передавать информацию «из первых рук» о том или ином обсуждаемом материале и таким образом облегчать организацию поставок в СССР. В заключение Лукашев высказал важное пожелание, чтобы все решения Администрации ленд-лиза и других ведомств, связанные в размещением советских заказов, высылались в адрес советских органов в письменной форме, с тем чтобы советская сторона имела «ясную картину со статусом наших заказов и отправок в любое удобное время»³³.

В процессе становления сотрудничества возникали новые его формы, одной из первых стали так называемые конференции между представителями Администрации ленд-лиза, в частности первым администратором Э. Стеттиниусом и представителями СССР. Поскольку в тот момент еще не было создано единого специального органа, который занимался бы всем делом ленд-лизовских поставок (таким стала только Правительственная закупочная комиссия), Стеттиниус совещался с представителями СССР различных рангов. Так, 5 февраля состоялась концептуально важная, «установочная» встреча между администратором ленд-лиза и послом СССР в США М. М. Лит-

виновым. Согласно отложившейся в фонде ПЗК краткой повестке дня встречи на ней обсуждались вопросы практического сотрудничества. Первый вопрос касался общего обзора ситуации, связанной с инспекцией вооружений, предназначенных для поставки в СССР. В этом разделе констатировались следующие выводы: «а) У нас (очевидно, речь идет о советской стороне. — *Примеч. авт.*) нет точной информации о состоянии вооружений, которые должны быть поставлены в СССР.

б) Поверхностные обследования показали, что во многих случаях самолеты и танки поступали некомплектно и в состоянии, непригодном для эффективного применения.

в) Необходимо рассмотреть мероприятия, необходимые для принятия благоприятного решения»³⁴.

Вторым вопросом стояло обсуждение проблемы срочной доставки запчастей для самолетов, которые уже отправлены в СССР в соответствии с прилагаемым списком.

Третий вопрос — под общим названием «Уточнение вопроса, относящегося к размещению заказов согласно Протоколу и вне-протокольных изделий, в соответствии с запросами Советского правительства» — имел важное практическое значение для последующей работы советского «закупочного органа» в США и его взаимодействия с американскими организациями.

По оценке Администрации ленд-лиза, «реквизиции, зарегистрированные к 31 января 1941 г. по протокольным и вне-протокольным товарам, составляли сумму 1 081 546 476 долларов». По данным советской стороны, сумма этих реквизиций составила 981 106 718 долларов», то есть наблюдались некоторые расхождения. Однако ни американская, ни советская оценки, не могли быть использованы при решении вопроса о расширении ленд-лизовских фондов, выделенных для СССР, поскольку, по мнению советской стороны «эти цифры не отражали реальную ситуацию, характеризующую статус наших заказов». В соответствии с данными советской стороны «к 1 февраля по протокольным и вне-протокольным товарам было размещено заказов на сумму 220 481 107 долларов»³⁵. До принятия каких-либо мер по размещению дополнительных фондов для снабжения по заказам Советского правительства, необходимо было выяснить точно ряд вопросов, в числе которых были: «Какая сумма была израсходована Военным министерством на снабжение военными материалами и вооружением Советского Союза в соответствии с условиями Протокола»; «какая часть фондов, предоставленных Администрацией ленд-лиза Военному министерству для снабжения СССР военными материалами и вооружениями, не была покрыта определенными заказами»³⁶.

Для того чтобы «прояснить ситуацию в отношении расходования фондов ленд-лиза в сумме 1 млрд долларов», на встрече решено было предпринять следующие шаги: «1. Выделить ассигнования на заказы на материалы и оборудование в соответствии с Протоколом и способствовать доставке этих материалов и оборудования в соответствии с Протоколом, т. е. к концу июня 1942 г.

2) Что касается оставшихся материалов и оборудования, которое превышает требования Протокола, очень желательно было бы получить информа-

цию из Администрации ленд-лиза по поводу определенного плана выделения и доставки этого оборудования в СССР»³⁷.

Одна из важных в организационном отношении конференций состоялась 3 февраля 1942 г. между Стеттиниусом и руководством «Амторга» по обсуждению вопроса о выделении финансирования программы ленд-лиза для СССР. 7 февраля председатель «Амторга» К. И. Лукашев обратился к Стеттиниусу с просьбой передать советской стороне целый ряд важных финансовых документов, возможно, с целью приведения в порядок дел на тот момент для передачи их в формирующуюся ПЗК. Этот список дает представление о том, при помощи каких документов оформлялись тогда заказы по ленд-лизу.

Лукашев просил Администрацию ленд-лиза и другие американские органы предоставить ему следующую информацию и документы:

1. «Реквизиции, поданные “Амторгом” в Администрацию ленд-лиза, одобренные ею и переданные различным правительственным Агентствам по поставкам (Procurement Agencies), по состоянию на 1 декабря 1941 г., 1 января 1942 г., 1 февраля 1942 г., и в будущем по состоянию на первое число каждого месяца, информацию, содержащую следующие детали:

- а) Название Агентства по поставкам.
- б) Регистрационный номер.
- в) Общая сумма указанной реквизиции.
- г) Общая сумма по всем реквизициям по каждому департаменту Агентства по поставкам.

2. Контракты, которые были выпущены различными Агентствами по поставкам; эта информация должна сообщаться по состоянию на первый день каждого месяца и содержать следующие детали:

- а) Название Агентства по поставкам.
- б) Регистрационный номер.
- в) Номер контракта или выдержки из него.
- г) Общая сумма по контракту или выдержки из него.

д) Общая сумма всех контрактов в каждом департаменте или Агентстве по поставкам.

3. Платежи, покрывающие стоимость материалов и оборудования, которые были доставлены или находятся в процессе доставки, вопреки ассигнованиям ленд-лиза...

- а) Наименование платежа.
- б) Регистрационный номер.
- в) Номер контракта.
- г) Общая сумма платежей, исполненных согласно указанному контракту или выдержке из него.

д) Общая сумма платежей, осуществленных каждым департаментом Агентств по поставкам.

Мы бы желали получать указанную выше информацию, в двух экземплярах, каждый десятый день месяца»³⁸.

В своем письме К. И. Лукашев также указывал на пожелание советской стороны в адрес Э. Стеттиниуса, чтобы последний дал указания «отделам по

снабжению различных правительственных органов высылать в Амторг (так в документе. — *Примеч. авт.*) копии всех контрактов в течение недели после их подписания». В тех случаях, когда это было невозможно, советская сторона просила пересылать «иную информацию», в частности копии приказов, относившихся к доставке материалов. Кроме того, председатель «Амторга» подчеркивал, что «желательно, чтобы мы имели эту информацию в нашем распоряжении как можно скорее... поскольку Советское правительство потребовало у меня предоставить информацию о состоянии расходов из фонда ленд-лиза... для СССР, по состоянию на 1 февраля 1942 г.»³⁹

В феврале 1942 г. для советских представителей было уже очевидно, что Первый протокол ленд-лиза не выполнялся, и в качестве важнейшего фактора, тормозившего поставки, они выделяли систематические нарушения сроков поставки военных материалов и оборудования Военным министерством и другими американскими Агентствами по поставкам. Об этом предметно писал 15 февраля 1942 г. начальник Советской военной миссии в США А. К. Репин президенту Ф. Рузвельту, по предложению самого президента, высказанному во время встречи с советским военным представителем 12 февраля. В письме освещалось состояние поставок в СССР военного оборудования и стратегических материалах в рамках программы ленд-лиза.

По данным советского представителя, к тому моменту количество танков, посланных в СССР, составило только «283 вместо 1271, установленных Московским протоколом, противоздушных пушек — отправлено 4 вместо 30, минометов — 165 вместо 460»⁴⁰. Количество же боеприпасов, посылавшихся в комплекте к указанному вооружению, было, по словам А. К. Репина, «настолько неадекватным, что в очень скором времени танки и самолеты окажутся в СССР бесполезными, из-за недостатка боеприпасов. Мы вообще не получили 75-мм снарядов, без которых танки невозможно эффективно использовать на полях сражений. Количество посланных нам патронов калибра 50 для самолетных пулеметов исходит из расчета 1200 лент на каждый пулемет, что недостаточно для такого типа пулемета».

Он выделил одно из самых «узких мест» проблемы поставок по ленд-лизу — уже к тому времени (а это февраль 1942 г.) наблюдалась «острая нехватка запасных частей для самолетов американского производства, поставленных в СССР — около 30% доставленных самолетов уже не могли там использоваться». Тормозом поставок снова являлись соответствующие ведомства США — по словам Репина, 5 февраля 1942 г. советские представители «подали полный список срочно необходимых запасных частей в Военное министерство (об этом говорились выше в повестке дня встречи М. Литвинова и Э. Стеттиниуса), однако Военное министерство очень долго проводит процедуру утверждения этого списка, и в настоящее время многие самолеты бесполезно простаивают на наших аэродромах».

Помимо этого, как указывалось в письме, «выполнение программы производства военного оборудования и вооружений в СССР очень сильно зависело от поставок промышленного оборудования, материалов и ...сырья». Далее Репин приводил внушительный список оборудования (включая целый

ряд химических заводов), изделий и материалов (включая никель, изделия из стали и дюралюминия и других металлов, электрический кабель, автомобильные шины, радиостанции и др.), которое представлялось для советской стороны «наиболее важным» в то время, однако «не было включено ни в Протокол, ни даже еще не утверждено соответствующими ведомствами Правительства США для поставки в СССР»⁴¹.

В числе «отстающих» оказались и советские заказы на поставку инструментов: «хотя Администрация ленд-лиза уже утвердила заказы по целому ряду инструментов, количество заключенных контрактов составило только одну треть от утвержденного количества. Намеченные поставки инструмента... являются неудовлетворительными [...] поскольку они переходят на 1943, 1944 годы и даже далее.

...Администрация ленд-лиза утвердила советскую реквизицию на прессы, молоты и кузнечное оборудование в сумме на 10 000 000 долларов, однако к тому времени Отделение по поставкам Военного министерства утвердило контрактов только на сумму 6 000 000», с переходом ряда важных поставок на 1943 год»⁴².

Таким образом, становится очевидным, что политика Военного министерства (Военный департамент) США являлась одним из факторов, тормозивших военные заказы. Одно из простых объяснений тому — военное оборудование, вооружения, стратегические материалы были нужны вооруженным силам самих США для ведения военных действий против Японии. По словам первого администратора ленд-лиза Э. Стеттиниуса, «армия и флот после 7 декабря ненадолго заморозили поставки самолетов и танков, но это обстоятельство само по себе не вызвало серьезных затруднений. Трудность состояла в своевременном и быстром размещении заказов, чтобы обеспечить вовремя доставку товаров»⁴³.

Процедура и особенности оформления заказов на вооружения и военную технику через Военный департамент США были раскрыты в письме заместителя военного министра США Д. Макклоя (John J. McCloy) в адрес посла СССР в США от 4 марта 1942 г. (еще до начала реального функционирования ПЗК). Процедура подачи заявок союзными странами в адрес Военного министерства основывалась на следующих базовых принципах: «Необходимость установления прямого контакта между Военным департаментом и ответственными военными представителями Объединенных наций...

Первоочередное значение имеет сохранение военной тайны во всех операциях.

Должно быть установлено различие между предметами общего назначения и неординарными, а также между заявками на поставки и заявками на распределение»⁴⁴.

В письме были перечислены основные агентства Военного департамента, которые занимались поставками странам-союзницам США: по сухопутным вооружениям — Комитет по снабжению помощью в области обороны (Defense Aid Supply Committee) ведал поставками, а Комитет по распределению (сухопутных) вооружений (Munitions Assignments Committee — Ground) ведал распределением.

По самолетам и авиационным запчастям и оборудованию — Объединенный авиационный комитет (Joint Aircraft Committee) ведал поставками,

а Комитет по распределению (авиационных) вооружений (the Munitions Assignments Committee — Air) ведал распределением.

В Военном министерстве существовало две процедуры прохождения заявок на предметы общего назначения: одна регулировала поставки, другая — распределение.

По поставкам дело обстояло так, что Военное министерство выделяло финансирование производства вооружений общего назначения в США из собственных ассигнований. Процедура основывалась на долгосрочной программе, которая должна была быть «интегрированной и скоординированной с имеющейся информацией». В качестве основы для осуществления поставок и общего требования для их распределения выдвигалось требование, чтобы программа поставок предметов общего назначения в течение календарного 1943 г. была представлена не позже 1 апреля 1942 г.

По распределению процедура выглядела следующим образом: «заявки на предметы общего назначения, производимые в США, должны подаваться в виде письма, адресованного директору по вопросам помощи в области обороны Военного департамента (the Defense Aid Director, War Department), который, в свою очередь, направляет заявки... в соответствующие комитеты... Каждый комитет направляет свои рекомендации по заявке руководителю Управления по распределению вооружения (Munitions Assignment Board). Управление по распределению вооружения сообщает о своих действиях директору по вопросам помощи в области обороны и представителям страны-союзника. Затем посылает директивы в соответствующие оперативные Агентства Военного министерства, информирует все остальные Агентства Военного министерства, информирует все Агентства, связанные с отправкой изделий, а также оформляет соответствующий “допуск”, необходимый для их экспорта»⁴⁵.

Процедура подачи заявок для специфических (non-common) предметов включала и поставки, и распределение одновременно. Она различалась в части оборудования для сухопутных сил и авиации. Применительно к оборудованию для сухопутных сил, заявки на поставки обычно касались одного главного изделия. Такая заявка должна была быть послана в адрес директора по вопросам помощи в области обороны Военного департамента, и ее копия отправлялась директором по вопросам помощи в области обороны Военного департамента в Администрацию ленд-лиза.

Заявки же на авиационное оборудование обычно носили более узконаправленный, точечный характер. Эти заявки подавались в адрес офицера, ответственного за помощь в области обороны Воздушного корпуса (the Defense Aid Officer of the Air Corps), и копия — в Администрацию ленд-лиза. Офицер, ответственный за помощь в области обороны направлял в Объединенный авиационный комитет (Joint Aircraft Committee), для определения сроков поставки, список всех «точечных изделий» (spot items), которые должны были встраиваться в существующие сроки производства самолетов.

В случае если Объединенный авиационный комитет определял, что поставки изделий не могли быть осуществлены в требуемое время, то офицер, ответственный за помощь в области обороны, должен был проинформировать

об этом представителей страны, подавшей заявку, послав копию этой информации в Администрацию ленд-лиза.

Описанные выше процедуры были нацелены, прежде всего, на то, чтобы, по выражению Д. Макклоя, «все поставки данного типа изделия осуществлялись одним Агентством. В связи с этим устанавливалось правило, что все заявки на изделия, поставляемые Военным министерством, должны были направляться строго согласно данной процедуре, а какие-либо прямые контакты заказчика с американской промышленностью с целью организовать поставки запрещались»⁴⁶.

Как мы видим, процедура прохождения заказов через Военное министерство была весьма сложной и забюрократизированной. Заслуживает отдельного внимания последний пункт, согласно которому прямые контакты между представителями страны-союзника и американскими фирмами и предприятиями фактически запрещались. Это также тормозило заключение контрактов с фирмами на производство оборудования для СССР. Как неоднократно указывали советские представители на американских предприятиях, «мы не участвуем в заключении контрактов... Заказчик обычно требует чертежей сразу по утверждению реквизиций, мы же можем получать технические материалы только после заключения контракта... Зачастую проходит большой срок между утверждением реквизиции и заключением контракта»⁴⁷.

В отношении поставок вооружения был установлен особый порядок размещения заказов, который существенно отличался от размещения заказов на гражданское оборудование. Общая процедура их прохождения, подтвержденная практически путем, описывалась, например, в докладе о работе Отдела артиллерии и боеприпасов ПЗК от 28 июня 1944 г.:

«1. Реквизиции не выписываются», «не заключается контрактов, поскольку вооружение не заказывается Военным департаментом специально для нас».

1. «Общее количество, подлежащее поставке, определяется или Протоколом, или путем переговоров с Военным департаментом.

2. Такой порядок размещения заказов не налагает на Военный департамент определенных обязательств, как по общему количеству, так и по срокам, в особенности если поставки не предусматриваются Протоколом.

3. С заводами и фирмами непосредственной связи нет, все заказы проходят через Военный департамент, также нет связи с Ленд-лизом (Администрацией ленд-лиза. — *Примеч. авт.*) по военным поставкам.

4. Выделенное вооружение считается принадлежащим СССР только после утверждения Комитета по распределению военных материалов (Munitions Assignment Committee — Ground). Комитет определяет материалы к поставке ежемесячно, в зависимости от представленных требований. Таким образом, только после утверждения Комитета материал может быть отправлен.

5. Несколько в особую группу выделяется порох, аммонит и морская артиллерия. По этим трем видам материалов требуется подача реквизиций, но поставки проходят также через Комитет, на котором утверждается норма на каждый месяц.

Контракты и в этом случае не заключаются, поскольку данные реквизиции выписываются на стандартные материалы американской армии»⁴⁸.

Как мы увидим в дальнейшем, Правительственной закупочной комиссии СССР в США, созданной в феврале и приступившей к работе в апреле 1942 г., удалось сделать немало для преодоления различных запретов в ходе продвижения советских заказов и собирания технической информации на американских предприятиях.

На первых порах же Комиссии пришлось встраиваться в уже созданную в США довольно жесткую бюрократическую систему военного снабжения стран, получавших ленд-лизинговскую помощь. История создания программы ленд-лиза и функционирования этой системы была в систематическом виде изложена в материале, написанном заместителем председателя ПЗК К. И. Лукашевым от 12 октября 1942 г. и отправленном в адрес секретариата Наркомата внешней торговли М. Ф. Юмашеву для передачи лично главному куратору программы ленд-лиза с советской стороны, народному комиссару внешней торговли СССР А. И. Микояну. Автор, имевший опыт многомесячной практической работы в США сначала в качестве председателя «Амторга», а затем и в ПЗК, сумел уже в 1942 г. весьма разносторонне и изнутри оценить значение программы ленд-лиза как в экономическом, организационном, так и, по современной терминологии, даже в геополитическом измерении. Ценность аналитических материалов, вышедших из-под пера участников событий, заключалась и в том, что они отражают оценки значения программы ленд-лиза, возникшие непосредственно в ходе войны, без более поздних идеологизированных наслоений, сформировавшихся в послевоенные годы и связанных с «холодной войной».

Автор данного документа излагает и историю зарождения идеи ленд-лиза, или «аренды взаимности», проистекавшей из особенностей отношений между США и Великобританией, и общественной дискуссии с США с ноября 1940 по 11 марта 1941 г. (когда был принят Закон о ленд-лизе — Закон об обороне США) о «необходимости “спасти” Англию, как единственный путь против сокрушительной силы Германии»⁴⁹. Лукашев в своем историческом очерке опирался на американские официальные источники, выступления политических лидеров США, в частности на отчет президента США Ф. Рузвельта о ленд-лизе от 11 марта 1942 г., в котором были показаны впечатляющие цифры роста производственных мощностей американской промышленности. В отчете подчеркивалось, что за последние полтора года необходимость снабжения военно-экономической помощью Великобритании, а затем СССР вызвала невиданное в истории США строительство военной промышленности, перестройку уже существовавшей промышленности на военный лад, изыскание стратегических сырьевых материалов. При этом с военно-политической точки зрения правительство США в то время не скрывало того факта, что первоначальное значение Закона о ленд-лизе заключалось в том, чтобы «обеспечить, чтобы война осталась вдали от нашей страны и нашего народа»⁵⁰.

В течение первого полугодия после вступления США в войну против Японии значение ленд-лиза значительно возросло. По выражению автора

указанного материала, Закон о ленд-лизе стал «краеугольным законоположением США, формулирующим вопросы внутренней и внешнеполитической и экономической линии США как в период войны, так и после ее окончания. За первые 6 месяцев непосредственного участия США в войне (после 7 декабря 1941 г.) ленд-лизовская помощь была в 3 раза больше, чем за предшествовавшие 6 месяцев»⁵¹. С января 1942 г. темпы ленд-лизовской программы значительно ускорились. Программа реализовалась по ряду направлений, главным из которых была поставка товаров (83% помощи), а также обслуживание и ремонт кораблей, постройка специальных заводов для производства ленд-лизовских товаров. За период до августа 1942 г. 35% от экспорта по ленд-лизу направлялось в СССР, 35% — в Великобританию, 30% — в страны Ближнего Востока, Австралию и т. д.

Источником для аналитического материала Лукашева явилась также речь министра иностранных дел США Дина Ачесона в г. Чарсвил (штат Вирджиния) от 6 июля 1942 г., где были приведены основные цифры, направления реализации и оценки политического значения программы. В речи подчеркивалось, что за 1942 г. правительство США намерено потратить на программу ленд-лиза около 13% от общих затрат США на войну⁵². В американской прессе раздавались критические голоса в адрес правительства. Лукашев процитировал высказывания из статьи журналиста Юджина Доффилда из газеты «Уолл Стрит Джорнал» от 20 июля 1942 г.: «Менее 12% всего количества вооружения и амуниции, произведенного в США, в течение истекших семи месяцев, было передано армиям СССР, Англии и Китая, которые в течение текущего года ведут непрерывные сражения на полях битвы против Германии и Японии...»⁵³

В целом надо отметить, что американская пресса являлась одним из наиболее существенных источников информации для работников ПЗК при составлении ими подобных аналитических сводок для Советского правительства.

В американских средствах массовой информации уже в то время — а это середина 1942 г. — выдвигалась чутко подхваченная советскими работниками и доложенная в Москву мысль о том, что ленд-лизовские договоры уже тогда начинали играть роль «узловых инструментов внешней политики» США, становились первым шагом для развития «политики послевоенной реконструкции»⁵⁴. В то время политика ленд-лиза распространялась как на страны, которые подписали соответствующие соглашения с США (Великобритания, СССР, Китай, Югославия, Франция (свободная), Бельгия (свободная), Гаити, Чехословакия, Гондурас, Боливия, Мексика, Бразилия, Никарагуа, Греция, Исландия, Норвегия, Польша, Колумбия, Куба, Доминиканская Республика, Парагвай, Уругвай, Венесуэла, Эквадор, Сальвадор, так и ряд других стран — Аргентина, Гватемала, Панама, Чили, Иран, Ирак, Турция). При этом в отношении оккупированных стран, таких как Франция, Норвегия и другие, ленд-лизовская помощь оказывалась правительствам этих стран в изгнании, находившимся в Лондоне. То обстоятельство, что эти страны, по американским источникам, занимали более $\frac{2}{3}$ населения земного шара, являлось доказательством того, что политика ленд-лиза являлась важнейшим фактором внешней политики США⁵⁵.

Общая оценка военной экономики США и места в ней ленд-лизских поставок была дана в документе под названием «Обзор хозяйственной деятельности и внешней торговли США за 1942 год», направленном начальником Учетно-экономического отдела ПЗК В. Ф. Тепляковым в НКВТ 2 марта 1943 г. Обзор был составлен по материалам американской и официальных статистических источников. В обзоре выделялись основные направления военно-экономической мобилизации в США: «1942 год для США был годом мобилизации всех ресурсов страны и использования их для ведения войны. США сумели за один год переключить в основном свое хозяйство на военные рельсы, в то время как для Японии для этого потребовалось 10 лет, для Германии — 5 лет»⁵⁶. «По приведенным данным из американского журнала “Форчун”, к концу 1942 г. 84% всего производства стали шло на военные нужды (для сравнения: в 1941 г. это было 20% стали). После вступления США в войну в 1942 г. автомобильная промышленность, радиопромышленность, отрасли, производившие холодильники, велосипеды, швейные машины и другие изделия гражданского назначения, были полностью переведены на производство самолетов, танков, пулеметов и различных видов боеприпасов. Развернулось строительство военных заводов: общая сумма промышленного строительства за 1942 год составила 4110 млн долларов, против 2078 млн в 1941 г. и 567 млн в 1940 г.»⁵⁷. Контроль над производством и распределением был возложен на Комитет военного производства (или, как его называли в последующих документах ПЗК, Военно-промышленный комитет — War Production Board), получивший «исключительные права». Согласно указанному обзору, ВПК «распределял ресурсы между основными потребителями, на 2-й квартал 1943 г. он распределил между армией, флотом, ленд-лизом, Управлением гражданского снабжения 15 млн тонн стали, 2 млн стальных сплавов, 600 тыс. тонн меди, 300 тыс. тонн алюминия. В составе Комитета были выделены специальные управляющие (администраторы) по каучуку, нефти, пищевым продуктам, транспорту. В октябре 1942 г. было создано Управление и Совет экономической стабилизации, получившие контроль над повышением цен, зарплаты, введением рациона пищевых продуктов. На 90% товаров были установлены предельные цены, ограничено повышение зарплаты, введен рацион на сахар, кофе, бензин, нефтетопливо, мясо, фрукты, овощи; ограничено производство товаров народного потребления.

В результате быстрой перестройки в 1942 г. 55% всего промышленного производства шло на военные нужды, а по товарам длительного пользования на военные нужды шло уже 77% (в 1941 г. — 18 и 27% соответственно).

Все военные ассигнования на 1 января 1943 г. составили 238 млрд долларов (к началу войны — декабрь 1942 г. — они составляли только 62 млрд долл.).

Экспорт США вырос в 1942 г. на 52%; и основной причиной роста явилось увеличение ленд-лизских поставок в союзные страны. Отправки по ленд-лизу в 1942 г. были в 5,5 раз больше 1941 г. Импорт же вследствие потери дальневосточных рынков снабжения и транспортных проблем в 1942 г. снизился на 17%»⁵⁸.

Ленд-лизская помощь могла идти не только через Администрацию ленд-лиза, но и, как подчеркивалось в обзоре, также «косвенным путем за

счет ассигнований для армии и флота. Общая сумма ассигнований по ленд-лизовой помощи через армию и флот составляет примерно 44 млрд долл. Всего ассигнования по ленд-лизу составляют 62 млрд долл., или около 26% всех общих ассигнований на военные нужды»⁵⁹.

Эту важную особенность программы — особое финансирование поставок по ленд-лизу через военные ведомства США необходимо специально выделить, поскольку проблемы взаимоотношений советской стороны с различными американскими органами играли, как показывают документы ПЗК, очень существенную роль в процессе продвижения советских заказов, и военные имели в этом деле особые полномочия.

Что касается общего объема, динамики и соотношения поставок по ленд-лизу в различные страны в начальный период работы этой программы, то в указанном выше «Обзоре» ПЗК приводились цифры из официальных американских источников: «Согласно докладу администратора по ленд-лизу Конгрессу США общая сумма ленд-лизовой помощи с 11 марта 1941 г. по 31 декабря 1942 г. составила 8 252 733 тыс. долл., что составило $\frac{1}{8}$ всех военных расходов США за это время»⁶⁰. Следует отметить, что это соотношение вполне соответствовало установкам, намеченным в указанной выше речи Д. Ачесона от 6 июля 1942 г. (потратить на программу ленд-лиза 13% военных расходов США за 1942 г.).

В отношении динамики объема поставок, как отмечалось в обзоре, «за период 1941–1942 гг. максимума помощь достигла в октябре 1942 г. — 915 млн долл., потом началось снижение — в ноябре ленд-лизированная помощь составила 810 млн долл. (на 105 млн долл. меньше, чем в октябре, и в декабре 1942 г. 757 млн долл. — на 53 млн меньше, чем в октябре).

Основная причина снижения — открытие непосредственных военных действий армии США в ноябре 1942 г. в Северной Африке, в связи с чем потребовалась посылка большого количества военных материалов для армии США. Печать США заявляет, что в будущем одновременно с ростом военного снабжения будут расти и отправки по ленд-лизу»⁶¹.

Согласно заявлению администратора ленд-лиза Э. Стеттиниуса, в Советский Союз было направлено 2600 самолетов, 3200 танков и 8000 грузовиков. За тот же период с марта 1941 по декабрь 1942 г. в США было произведено 65 тыс. самолетов, 35 тыс. танков и 1,5 млн грузовиков (включая военные и невоенные)⁶².

Доля ленд-лизированной помощи, отправленной в СССР, включая товары и обслуживание, составила 18,6%. В СССР было отправлено 19,2% всех товаров, посланных из США по ленд-лизу (не считая обслуживания)⁶³.

По различным видам материалов и оборудования доля посланных материалов и оборудования в СССР по отношению ко всем видам посланных материалов и оборудования по ленд-лизу из США в иностранные государства, составила следующие данные:

1. Военные материалы и оборудование	24,6%
В том числе самолеты и части к ним	26,6%
Танки и части к ним	39,2%
Артиллерийское оборудование	10,5%

Морское оборудование	4,0%
Различные виды амуниции	12,9%
2. Промышленные материалы и оборудование	
Металлы	15,7%
Машины	22%
Нефтепродукты	22%
4,4%	
3. Сельскохозяйственные продукты	
В том числе пищевые продукты	8,9%
	9,7%

Таким образом, в течение 1941–1942 гг. самый большой процент отправок в СССР в общем объеме ленд-лизовой помощи составляли танки и запчасти к ним — 39,2%, затем следовали самолеты — 26,6%, металлы — 22%, машины — 22%, а морское оборудование составляло в тот период всего 4%⁶⁴.

Согласно заявлению Э. Стеттиниуса, сделанному газете «Геральд Трибюн» от 11 февраля 1943 г., в январе 1943 г. ленд-лизовская помощь составила 811 млн долл., то есть была на уровне 20 млрд долл. в год, и что принципиально важно — большая часть этой помощи за январь пошла в Советский Союз (это был радикальный сдвиг, который возможно объяснялся магическим влиянием победы СССР в Сталинградской битве).

Работники ПЗК сопоставили данные по экспорту различных видов военной техники с приблизительными данными об их производстве в США, и у них получилось, что в 1942 г. экспорт по ленд-лизу составил примерно 20% всего производства авиационного оборудования в США, 13–15% производства танков, артиллерийского оборудования, амуниции.

По данным авторов обзора, вопрос организации ленд-лизовского снабжения стал в первые месяцы 1943 г. снова предметом обсуждения в американской печати, в связи с истечением 1 июля 1943 г. срока действия Закона о ленд-лизе в Конгресс США было подано предложение о продлении срока действия этого закона на 1943–1944 гг. В связи с этим, по мнению работников ПЗК, «отдельные консервативные элементы подняли в печати вопрос о недоверии вопроса руководства ленд-лизовскими материалами со стороны Гопкинса»; имели место также отдельные выступления против отправки некоторых материалов по ленд-лизу в Советский Союз. В частности, один из «реакционных сенаторов м-р Уиллер выступил в Комиссии Сената по вопросу экспорта каучука из США, заявив, “не знаю, почему мы посылаем каучук в Россию, когда она имела до войны хорошо налаженное производство синтетического каучука, о процессе производства которого мы не знаем в настоящее время”»⁶⁵.

При этом авторы документа снова подчеркивают не только большое экономическое, но и политическое значение ленд-лиза. По их мнению, «большинство государственных деятелей США высказываются за продление закона о ленд-лизовой помощи. Так, министр военных дел США Стимсон считает, что ассигнования по ленд-лизу на следующий год должны быть увеличены до

60 млрд долларов. Вместе с тем он заявил, что если США после войны начнут требовать доллары за оказанную ленд-лизговскую помощь, то это может привести к международным осложнениям и даже к третьей мировой войне»⁶⁶. По сведениям газеты «Нью-Йорк Таймс» от 4 февраля 1943 г., помощник министра иностранных дел США Д. Ачесон, выступая перед Комиссией Конгресса по международным вопросам, заявил, что ленд-лиз есть часть внешней политики США. Он также поддержал предложение о продлении Закона о ленд-лизе, считая, что во время войны система ленд-лиза дает возможность «объединить все ресурсы страны и Объединенных наций в борьбе против общего врага», а также создает возможность улучшения послевоенных международных экономических отношений.

Министр флота Ф. Нокс в выступлении на заседании Комиссии Конгресса США по вопросу ленд-лиза также поддержал продление Закона о ленд-лизе. В его выступлении, опубликованном в журнале «Джорнал оф Коммерс» за 10 февраля 1943 г., Нокс заявил, в частности, что «продолжение ленд-лиза поможет создать дружественную обстановку при ведении переговоров в отношении послевоенного периода. Он считает, что эти переговоры надо вести сейчас же в момент, когда даешь помощь»⁶⁷.

Какие же государственные органы США занимались проведением в жизнь политики ленд-лиза применительно к периоду, когда программа стала распространяться на СССР (с октября 1941 г.)? С какими органами предстояло иметь дело Правительственной закупочной комиссии СССР в США, созданной в марте 1942 г.? Какова была процедура прохождения заявок на ленд-лизговские товары? Эти вопросы важно уяснить с точки зрения понимания того, как был налажен процесс размещения, прохождения и реализации заказов по ленд-лизу через ответственные за него правительственные органы США.

Согласно аналитическому материалу К. И. Лукашева, аппарат ленд-лиза начал организовываться только в последнем квартале 1941 г. Хотя после принятия Ленд-лизовского акта от 11 марта программу курировал личный представитель президента США Ф. Рузвельта Г. Гопкинс, но специальный правительственный орган, название которого советская сторона перевела как Контора по управлению ленд-лизом (Office of Lend-lease Administration), была создана распоряжением президента только 23 октября 1941 г. Более простым и современным нам представляется перевод названия этого органа как Администрация ленд-лиза.

К числу основных полномочий этого органа, который работники советской Правительственной закупочной комиссии между собой стали называть просто «Ленд-лиз», относилось установление совместно с важным ведомством, ответственным за военно-экономическую политику США — Комитетом экономической войны — порядка «рассмотрения и согласования по всем ленд-лизовским сделкам», которые, по мнению последнего Комитета, «отражаются на состоянии экономической обороны США»⁶⁸.

Был установлен следующий порядок размещения заказов (так называемых реквизиций) на ленд-лизовские товары: «Все реквизиции стран, получающих ленд-лизговскую помощь, направляются в Контору по управлению ленд-ли-

зом (так в документе. — *Примеч. авт.*), которая должна одобрить эти реквизиции и выделить фонды для приобретения требуемых данной страной товаров. Реквизиции... должны содержать данные, показывающие, что требуемые предметы обороны будут использованы... таким образом, что это принесет максимальную пользу для выполнения военной программы Объединенных наций»⁶⁹. Все реквизиции должны были получить соответствующий пропуск, или «клиринг», одобренный юридическим отделом Конторы и помощником директора, который осуществлял надзор за реквизициями. В процессе рассмотрения реквизиций Контора по управлению ленд-лизом могла запросить информацию относительно наличных запасов данного товара в той стране, которая подала реквизицию, относительно размеров потребления, карточной системы распределения, экспорта и спроса на данный товар в этой стране.

Реквизиции, одобренные Конторой, направлялись в одну из «правительственных агентур», а именно в Отделы снабжения армии, флота, Морской комиссии, Министерства финансов и Министерства земледелия, в зависимости от характера этих реквизиций. Эти агентства занимались размещением заказов на товары, затребованные в реквизициях, пользуясь при этом «фондами, заранее выделенными в их распоряжение для соответствующих ленд-лизовских операций»⁷⁰.

В случае если данная агентура, например, армия США, выражала свое несогласие с решением Конторы по управлению ленд-лизом, считая, например, что товар необходим непосредственно для США, и его не следует передавать другим странам (очень распространенный аргумент, к которому часто прибегали представители американских военных ведомств), то соответствующий орган должен был решить этот вопрос «полюбовно» совместно с Конторой по управлению ленд-лизом. Если же они не могли прийти к взаимному соглашению, то этот вопрос передавался «на разрешение одной из объединенных американско-английских агентур» (например, Объединенному англо-американскому комитету по распределению вооружения и амуниции — Combined Munition Assignment Board)⁷¹.

При этом выполнение заказа по данной реквизиции после размещения заказа становилось возможным только после получения этим заказом необходимой степени очередности для получения сырьевых материалов и для производства данного вида оборудования. Администрация ленд-лиза (или Контора) должна была «содействовать получению... степеней очередности от соответствующих властей, ведающих выдачей степеней очередности»⁷².

Однако право принятия окончательного решения по вопросам очередности принадлежало правительственным органам, осуществлявшим общий контроль над хозяйственной деятельностью, таким, как Комитет военного производства, Комитет амуниции армии и флота и Объединенный комитет по авиации. К середине 1942 г. все большую роль в определении приоритетности заказов стал играть Объединенный комитет Великобритании и США по производству и ресурсам.

После окончательного решения вопроса о реквизиции, непосредственная поставка этого товара в страну, заполнившую реквизицию зависела, пре-

жде всего, от Объединенного (англо-американского) комитета по распределению вооружения и амуниции. После выполнения заказа по реквизиции, но еще до того, как этот заказ был фактически передан в распоряжение страны, подавшей реквизицию, Объединенный комитет мог принять решение по тем или иным причинам передать данный товар Вооруженным силам США или какой-либо другой стране, имеющей право на получение ленд-лизовой помощи.

Вторым ключевым этапом осуществления ленд-лизовских поставок была перевозка товаров в страну-получателя. Доставка товаров по реквизиции по назначению требовала, во-первых, перевозки данных товаров от места их изготовления до порта экспорта, во-вторых, обеспечение этих товаров морским тоннажем. «Промежуточная степень» перевозки заключалась в обеспечении «хранения этих товаров до того, как они могли быть погружены для отправки по железной дороге или на пароходе»⁷³.

Все транспортные средства внутри США находились в ведении так называемой Конторы оборонного транспорта. Этот орган и определял, какие товары могут быть немедленно перевезены до портов, а какие должны храниться на складах в ожидании транспортных средств, а также какие средства транспорта могли быть выделены для их перевозки. Военное министерство (War Department) имело в своем распоряжении ряд складов в портах США для этой цели. Контора оборонного транспорта совместно с Администрацией военно-морского транспорта США были уполномочены решать вопрос, какой порт удобен для вывоза ленд-лизовского груза. Все ленд-лизовские грузы направлялись в те или иные порты США для отгрузки, согласно указаниям Конторы оборонного транспорта и Администрации морского транспорта США.

Такой основополагающий вопрос во всем деле осуществления поставок по ленд-лизу, как выделение тоннажа для морских перевозок грузов, находился в ведении двух органов:

- 1) Администрация морского транспорта США, которая ведала движением всех торговых судов под американским флагом.
- 2) Английское Министерство военного транспорта, которое контролировало распределение тоннажа и движение британского торгового флота.

В целом деятельность по проводке конвоев с грузами находилась в ведении Великобритании; деятельность двух вышеупомянутых органов координировалась Объединенным англо-американским комитетом по регулированию морского транспорта. В функции Администрации ленд-лиза входило представление Объединенному комитету данных о размерах ожидаемых ленд-лизовских отгрузок, о характере и составе грузов⁷⁴.

К числу важнейших функций Конторы по управлению ленд-лизом являлся контроль над общей отчетностью по выполнению поставок. Все «агентуры», то есть ведомства, размещавшие ленд-лизовские заказы, обязаны были представлять Конторе детальные данные о выполнении этих заказов. Контора по управлению ленд-лизом вела отчетность «всех финансовых операций», составляла обзоры этих операций, а также представляла «регулярные сводки о ленд-лизовских операциях президенту США»⁷⁵.

Личный состав Конторы — те люди, с которыми вели повседневную работу советские представители — это первый администратор ленд-лиза Эдвард Стеттиниус, «бывший президент стального треста “Юско”, заместитель администратора м-р Маккейб, помощник администратора по советскому снабжению м-р Рив Шлай, связующий офицер с ленд-лизовскими странами — м-р Джон Хазард».

Контора — а в терминологии работников ПЗК просто «Ленд-лиз» — состояла из оперативных отделов: транспортного и складского дела, машинного и станочного оборудования, сырьевых материалов, учета и статистики и финансового отдела.

Представители Ленд-лиза работали и в отдельных странах: в Лондоне В. А. Гарриман, в СССР — генерал Ф. Феймонвилл, в Австралии — В. Вассерман, в Иране — бригадный генерал Уиллер.

В целом механизм продвижения ленд-лизовских заказов и функции различных частей этого механизма в глазах советской стороны был описан в аналитическом обзоре К. И. Лукашева следующим образом:

1. «“Ленд-лиз” — организация, занимающаяся получением реквизиций и заявок от ленд-лизовских стран на снабжение их... товарами, рассмотрение этих реквизиций и одобрение их, выделение фондов для осуществления закупок через специальные органы (“Прокьюремент Дивижен” — *Procurement Division*. — *Примеч. авт.*) соответствующих департаментов, ведение учета и составление отчетности для Президента о ленд-лизовском снабжении, участие в переговорах Госдепартаменту о заключение ленд-лизовских договоров»⁷⁶.

2. «Комитеты: Военного производства, Объединенный комитет воздушных сил и Военно-морской совет по распределению амуниции — устанавливают приоритеты на оборудование, материалы, требуемые ленд-лизовскими странами, решают вопросы о сроках и поставках товаров и оборудования в соответствии с запросами ленд-лизовских стран и нужд своей армии».

3. «Департаменты: Военный, Морской, Финансовый и Сельского хозяйства, а также Морская комиссия являются органами, которые получая от Комитетов (перечисленных в п. 2. — *Примеч. авт.*) материалы и инструкции по ленд-лизовским вопросам снабжения через свои Прокьюремент отделы, ведут переговоры с фирмами о производстве и складировании оборудования и материалов, заключают контракты по этому оборудованию и материалам, производят инспекцию готового оборудования и материалов, доставляют в порты оборудование и материалы».

Особую роль в организации перевозки грузов играла Морская комиссия, на которую была возложена обязанность «обеспечить своевременный ремонт пароходов, необходимых для отправки материалов и оборудования ленд-лизовским странам, в соответствии с инструкциями АМПРА» (сокращенное название от «американское правительство», которое применялось в документации ПЗК. — *Примеч. авт.*).

1. «Объединенный совет по распределению амуниции, Объединенный совет по распределению сырьевых материалов, Объединенный комитет производства и ресурсов, Объединенный комитет продовольствия — оконча-

тельно решают вопрос об использовании материалов, вооружения и различного оборудования после того, как эти товары готовы к использованию (то есть к отправке по назначению заказчику. — *Примеч. авт.*)».

2. «Военная транспортная администрация США, Объединенный совет по использованию морского транспорта в США решают вопрос относительно обеспечения [...] тоннажем для отправок материалов и оборудования ленд-лизским странам в соответствии с инструкциями АМПРА»⁷⁷.

Из этой схемы становится очевидной особо важная, решающая роль в вопросе «поставлять — не поставлять», которую играли объединенные англо-американские органы. Несмотря на то, что помощь по ленд-лизу шла от Соединенных Штатов Америки, Великобритания играла ключевую роль — особенно в первые годы войны — в транспортировке грузов через океаны к театрам военных действий в Европе (проводке конвоев). Поэтому важнейшие принципиальные вопросы поставок решались совместными усилиями США и Великобритании. Объединенные англо-американские органы были созданы на основании Декларации Объединенных наций от 1 января 1942 г. При этом, по оценке советских представителей в США, «в действительности аппарат Ленд-лиза был первоначальной ячейкой, на базе которой были развиты почти все существующие объединенные агентуры; Ленд-лиз остается связующим звеном всех агентур»⁷⁸.

К числу наиболее важных объединенных англо-американских органов, с которыми ПЗК СССР в США приходилось вести повседневную работу, являлся Объединенный комитет сырьевых материалов (Combined Raw Materials Board), в состав которого входил представитель Комитета военного производства США и представитель Министерства снабжения Великобритании. Вплоть до конца 1942 г. от США в Комитет входил Уильям Батт (William L. Batt), начальник отдела материалов Комитета военного производства, от Англии — сэр Клайв Беллью (Sir Clive Baillieu), член Английской миссии в США по вопросам снабжения и директор английских закупок в США. В августе Батт стал заместителем председателя Комитета военного производства; представителем от США в Объединенный комитет был назначен Д. Ноулсон (Knowlson) (2-й заместитель председателя Комитета военного производства)⁷⁹.

К числу объединенных органов относился и Объединенный комитет по регулированию морского транспорта. В начале совместных боевых действий англо-американских союзников предполагалось, что «все ресурсы морского транспорта обеих стран (США и Англии) в принципе будут рассматриваться как составные части одного общего фонда средств морского транспорта». Однако постепенно в ходе боевых действий сложилась ситуация, когда «в морях, прилегающих к Британским островам, все движение транспорта... продолжало оставаться под контролем английского Министерства военного транспорта». Вместе с тем «движение и распределение морского тоннажа, находящегося под контролем США, как тоннаж под американским флагом, так и реквизируемый... тоннаж под другим флагом (включая Латинскую Америку), продолжал оставаться под непосредственным контролем соответствующей агентуры США»⁸⁰.

Таким образом, англо-американский объединенный комитет занимался в основном регулированием и согласованием деятельности морского транспорта двух стран-союзниц. Этот орган состоял из двух Комитетов — в Вашингтоне и в Лондоне, в состав каждого входило по одному представителю от США и Великобритании. В Вашингтонский Комитет, который непосредственно работал с представителями ПЗК, входили: от США адмирал Э. Лэнд — председатель Морской комиссии США, от Великобритании — сэр Артур Солтер (Salter), член Британской морской миссии в США.

27 января 1942 г. был создан Объединенный англо-американский комитет по распределению вооружения и амуниции. Согласно заявлению президента США, все ресурсы военного оборудования и амуниции должны были быть собраны в единый фонд. Комитет формально находился под руководством генеральных штабов США и Англии, однако во главе этих штабов были поставлены не военные представители, а гражданские представители правительства, «для того чтобы эти Комитеты были полностью осведомлены о политике своих правительств». Объединенный комитет в Вашингтоне возглавлял Г. Гопкинс — личный представитель и помощник президента США по всем ленд-лизским операциям. В Комитет входили директор — генерал Дж. Бернс (Burns), представители армии и флота Великобритании и США⁸¹.

Главный орган военного планирования — Объединенный комитет начальников штабов (ОКНШ) США и Великобритании — был создан 6 февраля 1942 г. Основное назначение этого органа состояло в координации совместных военных операций, это был своего рода объединенный командный пост для проведения военных операций, «контрольная агентура для планирования и координации»⁸². ОКНШ играл также важную роль в осуществлении программы ленд-лиза, осуществляя общее руководство деятельностью объединенных хозяйственных комитетов. По сведениям ПЗК СССР в США, главные конторы Объединенных комитетов по вооружению, сырьевым материалам и морскому тоннажу располагались в том же здании, в котором находилась главная контора ОКНШ. После 6 февраля в число этих комитетов, координировавшихся ОКНШ, попали также Объединенный комитет производства и ресурсов и Объединенный продовольственный комитет.

В состав ОКНШ входили военачальники двух стран, которые, как следовало из текущей документации ПЗК, принимали участие в решении конкретных вопросов, связанных с поставками по ленд-лизу, поэтому для нашего исследования весьма полезно определить круг этих лиц. По данным «Обзора» К. И. Лукашева, «от США в ОКНШ входили адмирал Г. Старк (H. R. Stark), начальник штаба Военно-морских операций, генерал Дж. Маршалл (G. C. Marshall), начальник Генштаба армии США, адмирал Е. Кинг (E. J. King), Командующий флотом США, генерал-лейтенант Г. Арнольд (H. H. Arnold), Командующий Военно-воздушными силами армии США. Представителями Великобритании являлись генерал-лейтенант Г. Н. Мэкриди (G. N. Macgeady), начальник штаба Британской армии в США, маршал Д. Дилл (J. Dill), адмирал Ч. Литтл (C. Little), маршал авиации А. Т. Харрис (A. T. Harris). Секретарем американской группы в ОКНШ являлся бригадный генерал У. Б. Смит, секретарем английской группы — бригадир В. Дайкс»⁸³.

2 апреля 1942 г. были созданы два основных отдела ОКНШ — Объединенный плановый комитет и Объединенный комитет по стратегической информации. Оба комитета состояли из представителей армии, флота, ВМФ, Министерства иностранных дел и Комитета экономической войны США, а также соответствующих органов Великобритании.

Экономическими вопросами в ОКНШ занимался Объединенный комитет производства и ресурсов, работавший в соответствии с объявленными в совместном заявлении президента США Ф. Рузвельта и премьер-министра Великобритании У. Черчилля от 9 июня 1942 г. задачами «объединить производственные программы США и Великобритании в единую интегрированную программу». К числу основных принципов совместной программы относилось максимальное использование производственных ресурсов США и Великобритании, уменьшение до минимума «требований на морской тоннаж»⁸⁴.

В состав Комитета вошли: «от США — Председатель Комитета военного производства Дональд Нельсон (Donald Nelson) и заместитель Нельсона Джеймс С. Ноулсон (Knowlson), от Великобритании английский министр производства Оливер Литтлтон (Oliver Littleton) и заместитель Литтлтона Роберт Синклер (Robert J. Sinclair)».

Объединенный продовольственный комитет был призван «координировать дальнейшее ведение войны путем планирования и наилучшего использования продовольственных ресурсов Объединенных наций». Задачами Комитета являлись, в частности, разработка планов «снабжения, производства и распределения пищевых продуктов в любой части мира и любой стране, где эти вопросы представляют общий интерес для США и Англии», согласование этих планов с планами других правительств Объединенных наций (союзниц по антигитлеровской коалиции. — *Примеч. авт.*) для наиболее эффективного использования всех видов продовольствия. Помимо этого, Продовольственный комитет разрабатывал планы, которые позволили бы уменьшить объем перевозок, и свои требования на морской тоннаж. При этом Комитет имел характер совещательного органа, все разработанные им планы представлялись в качестве рекомендаций правительствам США и Великобритании, которые принимали окончательные решения.

В состав Комитета входили: «От США Клод Виккард, министр сельского хозяйства, и от Великобритании Р. Бранд, начальник английской продовольственной миссии в США».

Уже в первые месяцы своей деятельности, по сведениям К. И. Лукашева, Объединенные англо-американские комитеты стали подвергаться критике в печати США за отсутствие необходимой кооперации между отдельными комитетами, обмена информацией по запросам о ленд-лизированной помощи, недостаток доверия и взаимопонимания между военными и гражданскими снабженческими организациями⁸⁵.

Все эти недостатки и особенности в полной мере сказались в ходе практической работы по налаживанию ленд-лизированных поставок для СССР между указанными выше ведомствами англо-американских союзников и ПЗК СССР в США.

3. Развитие практического сотрудничества ПЗК с американскими органами по линии размещения советских заказов

Как упоминалось выше, с апреля 1942 г. полномочия «Амторга» по ленд-лизским операциям начали на практике передаваться ПЗК. На первом заседании от 15 апреля 1942 г. вновь созданная Закупочная комиссия постановила: «1) Предложить начальнику инженерного отдела тов. Коровину сдать по акту все документы, связанные с поставками оборудования по Ленд-лизу начальнику учетно-лицензионного отдела тов. Теплякову В. Ф. не позднее 20 апреля 1942 г. 2) Весь остальной архив временно оставить в Нью-Йорке и передать на хранение АМТОРГу (так в документе. — *Примеч. авт.*). 3) Всю текущую переписку передать по акту начальникам авиационного, танкового, артиллерии и морских отделов»⁸⁶.

В первых протоколах заседаний ПЗК, в период становления практической деятельности Комиссии, наряду с вопросами о передаче архивов из «Амторга», составе и штатах Комиссии, правилах работы, полномочиях ее отделов, активно обсуждался вопрос о механизмах подачи реквизиций в «Ленд-лиз» (напоминаем, так работники ПЗК называли вышеупомянутую Контору по управлению ленд-лизом).

На втором заседании ПЗК от 20 апреля 1942 г., где присутствовали председатель Закупочной комиссии генерал-майор А. И. Беляев, его заместители контр-адмирал М. И. Акулин и К. И. Лукашев, начальники отделов ПЗК Ростарчук, Разин, Сельдяков, Еремин, Демьяненко, Карзов, Судьбин, Молчанов, Пискунов, Тепляков, Каплун, Савин, Голиков, Кузин. В выступлении по проекту положения об Отделе промышленных установок и разного промышленного оборудования начальник отдела И. А. Еремин, в частности, заявил, что «при подаче реквизиций в Ленд-лиз необходимо обязать руководителей групп (подразделений, из которых состояли отделы ПЗК. — *Примеч. авт.*), представлять “конкурентный лист” с письменным заключением оперативного инженера и руководителя группы на утверждение начальника отдела»⁸⁷.

По вопросу о конкурентном листе, в частности, «следует ли иметь в конкурентном листе кроме технических условий, также и коммерческие условия?», развернулась дискуссия. Начальник Учетно-лицензионного отдела В. Ф. Тепляков заявил, что «этого делать нельзя», так как будет затягиваться заказ. Начальник Отдела металлов А. А. Ростарчук отметил, что «поднятый вопрос был бы справедлив, если бы это касалось заказов за наличный расчет. Что же касается вопросов ленд-лизовских заказов, то нам дано право вести все переговоры непосредственно с фирмами, исключая вопросы цен. Инспектирование и выдача релизов — запрещены, и мы можем отказаться от товара, только когда он в порту»⁸⁸.

П. С. Сельдяков выступил с предложением, что «конкурентный лист следует оставить по отделам т.т. Разина, Сельдякова и Еремина, т. к. мы можем добиваться, чтобы заказы через Ленд-лиз шли на определенные фирмы. Конкурентный лист на цены можно оставить, что следует учесть, что они (цены) от нас не зависят». Это выступление поддержал и Л. А. Разин.

Заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев также поддержал Еремина и в качестве заключения предложил, что «отделы следует разделить на те, которые имеют близкое соприкосновение с фирмами и наоборот». Товарищ Демьяненко отметил, что его отдел, к примеру, «совершенно не имеет соприкосновения с фирмами»⁸⁹.

Лукашев неоднократно возвращался к вопросу о ценах и сначала заявил, что советские представители должны «безусловно, следить за ценами и драться за их снижение». Затем добавил еще один важный аспект: «За ценами следить необходимо, т. к. бывают большие расхождения в них на одни и те же виды вооружения»⁹⁰.

По вопросу о реквизициях и их сути также высказался В. Ф. Тепляков, который заявил, что «реквизиция является заявкой, а не обязательством»⁹¹.

Развернулась дискуссия по вопросу о том, кто должен подписывать реквизиции. Согласно Положению о ПЗК, подписывать должны были два члена Комиссии. Обсуждение вопроса продолжилось на следующем заседании ПЗК от 22 апреля, где и было вынесено особое решение по вопросу о «юридической стороне оформления документов (реквизиций)».

В начале обсуждения Лукашев сообщил, что «от м-ра Хазард (Ленд-лиз) было получено письмо, в котором он просил дать список лиц, имевших право на подпись реквизиций». Хазард также «заявил по телефону, что реквизиции могут подписывать не обязательно только члены Комиссии». Председатель ПЗК генерал А. И. Беляев в связи с этим отметил, что «на подпись уходит много времени», поэтому он рекомендовал дать право подписи реквизиций также и начальникам отделов.

Постановлением Комиссии от 22 апреля было установлено: «Разрешить подписи на реквизициях начальникам соответствующих отделов. Соответствующее письмо с приложением автографов членов Комиссии и начальников отделов послать руководству Ленд-лиза, данный вопрос довести до сведения т. Микояна»⁹².

На том же заседании ПЗК начальник авиационного отдела Комиссии С. А. Пискунов доложил о такой существовавшей в английских закупочных организациях форме заявки, как «блок-реквизиция» (выполнявшейся по упрощенной схеме и в сжатые сроки), и предложил ввести такую форму реквизиции в ряде отделов ПЗК. Выступившие вслед за ним Разин и Лукашев проинформировали, что этот вопрос уже ставился, и задержка в его решении была связана с ожиданием разрешения американцев на такую блок-реквизицию. По мнению выступавших, такая форма заявки способствовала бы «ускорению работы и не задерживала бы получение срочных материалов. По этому вопросу послано письмо в Военный департамент». Постановление поручало члену ПЗК Анисимову вновь поднять вопрос о блок-реквизициях перед генералом Орандом (Военное министерство)⁹³.

Система блок-реквизиций была распространена на СССР. Основные стадии их прохождения через американские органы и выполнения можно проиллюстрировать на примере, содержащемся в отчете бомбардировочной группы авиационного отдела ПЗК за период действия Третьего протокола с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 г. Отчет на 1 июля 1944 г. по блок-реквизиции

VL-R-10102-32 от 26 января 1944 г. (электрические приборы и радиооборудование к самолету В-25) — «реквизиция частично выполнена; позиции 1, 2, 3 ... по электрооборудованию и позиции 9, 10, 11 по радиооборудованию — выполнены». Стадии процесса прохождения блок-реквизиции представлены в пунктах бланка отчета: «Размещение блок-реквизиции, стадии выполнения (одобрена Военным департаментом — находится в стадии выполнения; поставок нет, выписан амендмент (дополнительное распоряжение. — *Примеч. авт.*) на аннулирование...; реквизиция выполнена; ... ящиков с оборудованием находятся в депо в Сан-Франциско)»⁹⁴.

Возвращаясь к началу мая 1942 г., следует подчеркнуть, что к этому времени Закупочной комиссией были выработаны основополагающие документы и инструкции, призванные организовать практическую работу советских представителей по подаче заявок, составлению документов, контролю и обеспечению продвижения и отправки грузов. Основные решения были приняты на заседании ПЗК от 2 мая. К числу важных решений относилось принятие Положения об Оперативном отделе ПЗК, который являлся одним из главных рабочих органов Комиссии. Согласно Положению об Оперативном отделе, его функции в области «непосредственной связи с фирмами» выглядели следующим образом: «Отдел ведет непосредственные предварительные переговоры с фирмами на предмет составления официальной реквизиции». По вопросу о составлении конкурентного листа было определено, что «отдел составляет предварительный анализ по ценам», а «обобщенный анализ ведет Учетно-лицензионный отдел». В положении прописывались обязанности инженера-оперативника, приемщика и других должностей в отделе, в том числе, например, обязанности «абвиклера»: «ведет согласованный учет согласно существующей форме оперативного учета»⁹⁵.

На том же заседании от 2 мая была утверждена Инструкция об отправке грузов в СССР, а также различные формы отчетности⁹⁶.

Уже в первые месяцы работы работники ПЗК часто сталкивались с задержками советских заявок, их невыполнением, что имело под собой множество причин. Начальник Учетно-лицензионного отдела ПЗК В. Ф. Тепляков многократно ставил вопрос о состоянии учета в американских организациях. В частности, на заседании от 2 июня 1942 г. он отмечал такие системные, на его взгляд, недостатки системы учета, которые вели к «запутанности учета»⁹⁷. По его словам, у американцев имелось два вида учета по ленд-лизским поставкам: 1) по числу поданных, размещенных и не размещенных реквизиций; 2) по отправочным документам, то есть на основе сводок уполномоченных в портах по отгрузкам на пароходах. Между данными этих двух видов учета нередко бывали расхождения. По второму виду учета советские органы опирались также на данные из сообщений транспортного агента с американской стороны — агентства «Мур Маккормик» (к деятельности которого у советской стороны было немало претензий). В начальный период деятельности ПЗК поступление многих документов вообще не регистрировалось, они шли зачастую «куда попало». В связи с этим П. С. Сельдяков высказал предложение о необходимости «выделить людей в военные отделения промышленных районов, где бы наши люди вели наблюдение за движением отправки наших товаров». Практически все участники обсу-

ждения подчеркивали необходимость налаживания «единого учета, исходящего от оперативного аппарата»⁹⁸.

В качестве средств продвижения советских заявок работники ПЗК обычно предлагали такие средства, как упрощение заявок, приближение их к американским стандартам, усиление личного воздействия, контактов и прямого «нажима на американцев» для скорейшего продвижения заявок, борьбу за присвоение советским заказам американскими органами более высоких приоритетов. Вот как докладывал о своей работе в выступлении на заседании ПЗК от 20 августа 1942 г. один из работников Комиссии, числившийся «временным командированным лицом» товарищ Юрьев: «Я работаю по приоритету и лицензиям. По приоритетам — получение разрешений на преимущество производства наших заказов раньше, чем целого ряда других... Приоритеты быстро меняются, мы пишем письма, добиваемся получения более высокого приоритета. Есть список, приказ, по которому ряд машин идет по этому списку, не обращая внимания на приоритет. Под этим приказом получили ряд приоритетов.

Что касается лицензий — то это только за наличный расчет. По лицензиям бывает чрезвычайно мало, очень редко. Огромные закупки производятся по Ленд-лизу, а все остальные покупки очень мелкие»⁹⁹.

Количество советских заказов в данный период резко возрастало. По сведениям И. А. Еремина, выступавшего на том же заседании, «за последние 2–3 месяца количество заказов увеличилось. Если на 15 августа было подано заказов на 30 млн, то сейчас подано реквизиций на 165 млн.

Если американское правительство даст то, что мы попросили по нефтяной программе, морскому и железнодорожному оборудованию, то у нас в течение 4-х месяцев будет огромный рост реквизиций. По нашему отделу надо подать реквизиций на 65 млн»¹⁰⁰.

Прохождение советских реквизиций через американские органы зачастую наталкивалось на препятствия вследствие противоречий и борьбы между различными учреждениями США. Механизм этих взаимоотношений на своем опыте устанавливали многие представители ПЗК, что нашло отражение в многочисленных документах о повседневной деятельности различных работников Комиссии. В качестве примера можно привести запись переговоров оперативного инженера Отдела химикатов товарища Фомичева «с д-ром Уотсон, начальником Сектора инозаявок химического отдела Военно-промышленного комитета» от 20 марта 1943 г. По вопросу «относительно реализации наших реквизиций через Ленд-лиз» американский представитель заявил, что «отдел Военно-промышленного комитета и Ленд-лиз склоняются к тому, чтобы большинство наших реквизиций на химикаты реализовалось Закупочным отделом Департамента финансов, а не Военным департаментом, как это имеет место в настоящее время». По мнению американского представителя, в первом случае советские заявки будут реализовываться быстрее; такой способ проводки заявок активно использовали и англичане.

На это Фомичев возразил, что уже накопленный советскими работниками опыт работы, напротив, свидетельствовал, по его словам, что «наши заявки реализуются быстрее через Военный департамент». Что касалось Закупочного

отдела Департамента финансов, то он руководствовался на практике простым принципом — дожидаться трех предложений от различных фирм, и только после получения этих предложений принимал «решение на размещение заказа по нашей заявке с той или иной фирмой». Помимо этого, по наблюдению работника ПЗК, «заявки проходят длительный этап изучения в Ленд-лизе и Военно-промышленном комитете». Американский собеседник в связи с этим выразил свое «удивление, почему наше мнение расходится с мнением англичан», на что представитель советской стороны ответил, «мнение англичан, очевидно, основывается на их опыте работы, когда они имеют свое представительство в Закупочном отделе Департамента финансов и, следовательно, имеют непосредственное влияние на реализацию их заявок, мы же этой привилегии не имеем»¹⁰¹.

Серия переговоров с Уотсоном, а также с представителями сектора советского снабжения Администрации ленд-лиза, привели работника к определенным выводам о характере взаимоотношений между различными американскими органами и влиянии этих отношений на выполнение советских заказов. Главной тенденцией в данном случае была борьба между Военно-промышленным комитетом и Администрацией ленд-лиза, с одной стороны, и Военным департаментом — с другой, за право контроля над рядом отраслей американской промышленности, в частности химической. Работник ПЗК отметил, что «при существующем положении, когда большинство наших заявок на химикаты реализуется через Военный департамент, Военно-промышленный комитет и Ленд-лиз имеют ограниченное право контроля выполнения этих заявок». По мнению Фомичева, выработанному в ходе практической работы по продвижению советских заказов, «Ленд-лиз является только инстанцией, регистрирующей поступление наших заявок; Военно-промышленный комитет имеет ограниченное влияние, посему Военный департамент имеет собственные ленд-лизовские фонды, а также некоторую подчиненность ряда отраслей промышленности в силу долгосрочных контрактов. Военный департамент [...] заинтересован в том, чтобы наши заявки на химикаты реализовались через него. При этом создаются возможности расширения производства таких химикатов, в которых армия США заинтересована непосредственно, но которые она не сможет получить в достаточном количестве в силу ограниченных ассигнований. Не исключена возможность, что Военный департамент использует отпускаемые ему ассигнования Ленд-лизом на покрытие наших заявок в своих интересах, т. е. путем планирования производства запрашиваемых нами химикатов Военный департамент в первую очередь выполняет заявки армии (США. — *Примеч. авт.*). В этом частично кроется и объяснение того положения, когда реализация некоторых наших заявок затягивается на длительный период»¹⁰².

Одной из существенных проблем при осуществлении советских заказов являлась проблема стандартов производства различных изделий в промышленности США и СССР. Различия в этих стандартах влекли за собой хронические недопоставки по ленд-лизу запасных частей для танков, самолетов и других видов техники.

Расхождения в стандартах производства вызывали также трудности и задержки в размещении заказов СССР по самым разнообразным видам про-

мышленного оборудования. Один из наглядных примеров связан с различиями в системах измерения в СССР и США. К примеру, 30 марта 1943 г. состоялось совещание представителей ПЗК и Военно-промышленного комитета (участвовали с советской стороны — руководитель инструментальной группы ПЗК Социлин и оперативный инженер ПЗК Черкесов, с американской стороны — м-р Шнайдер, руководитель Советской секции ВПК, м-р Вуд — руководитель Секции измерительного инструмента ВПК, м-р Луис — представитель ВПК в Министерстве финансов, который занимался проверкой размещения заказов). Ситуацию с неудовлетворительными поставками измерительного инструмента в СССР наиболее полно охарактеризовал м-р Луис: «Размещение советских заказов в Министерстве финансов вызывает исключительно большие трудности в связи с тем, что измерительные инструменты для Советского Союза требуются в метрической системе в то время, как фирмы перестроились на изготовление дюймового инструмента, которым полностью загружены»¹⁰³.

Довольно типичная ситуация с отказом принять советский заказ описана в записи содержания переговоров инженера отдела № 21 Фомичева с Дж. Варнеке (J. Werneke) из Секции советского снабжения Ленд-лиза от 9 февраля 1943 г., относительно реквизиции на оборудование для лампового завода. Советская реквизиция на соответствующее оборудование была Военно-промышленным комитетом отклонена. Однако Варнеке сообщил, что помощник администратора Ленд-лиза генерал Уэссон обещал ходатайствовать перед Военно-промышленным комитетом о пересмотре решения, при условии, что советская сторона изменит формулировку своей заявки, «запросив проект и оборудование — дубликат существующего американского завода». То есть американцы планировали не изготавливать для СССР специальный проект завода, а взять чертежи одного из уже работавших заводов, который близко подходил к заявленным мощностям и по эти чертежам будет изготовить все оборудование. По словам Фомичева, «все электрические характеристики будут в соответствии с нашими требованиями — 220/380 в, 50 циклов, трехфазный ток... Могут быть допущены отклонения от американских стандартов там, где требуются специфические условия эксплуатации оборудования. В проект также включается техническая консультация и обучение наших инженеров не более одного года. Предполагается, что проект и оборудование будут выполнены за 12 месяцев». Варнеке обещал прислать на этот счет письмо в ПЗК тов. Степанову. Представитель Администрации ленд-лиза объяснил такую постановку вопроса тем, что «американские фирмы и инженеры (а число последних ограничено) сильно заняты выполнением важных проектов и не в состоянии в настоящее время заниматься разработкой нестандартных для американской промышленности проектов»¹⁰⁴.

Становление системы практического сотрудничества сопровождалось столкновением интересов, постоянной борьбой и противоречиями, как между представителями СССР и США, так и между самими американскими органами. Невыполнение американцами Первого протокола являлось предметом недовольства и претензий советской стороны. В докладе руководителей ПЗК А. И. Беляева и К. И. Лукашева наркому внешней торговли А. И. Микояну «Об обстановке работы по поставкам и отгрузкам товаров в Советский Союз по

Второму протоколу» от 5 декабря 1942 г. говорилось о характерных особенностях выполнения Первого протокола. Указывалось, что «обязательства по Первому протоколу были далеко не выполнены как по поставкам товаров в порту, так и по отгрузкам. При этом особо неудовлетворительно выполнялись обязательства по индустриальному оборудованию (станки, прессы, нефтяные заводы, шинный завод и др.), поскольку, по мнению советской стороны, американцы боялись того, что это «способствует укреплению промышленности Советского Союза, грозит независимостью и особенно в послевоенное время»¹⁰⁵.

В частности, авторы документа вспомнили, что «председатель ВПК Д. Нельсон в разговоре еще в конце 1941 г. заявил нам, что США не могут нам поставлять одновременно “курицу и яйца”, подразумевая под курицей нефтяное оборудование, а под яйцами нефтяные продукты»¹⁰⁶.

По мнению руководства ПЗК, многие американские органы, задействованные в системе поставок в СССР — Военный департамент, Морская комиссия, Администрация ленд-лиза — так или иначе, задерживали поставки, не заботились об их высоком качестве. Администрация ленд-лиза, как, возможно, субъективно считали Беляев и Лукашев, «в течение февраля — июня месяцев 1942 г.» оказалась на положении только «хранителя и передатчика документов». Помимо того, советские работники считали одним из важных факторов, влиявших на ход поставок, персональный состав американских органов. О роли личностного фактора будет более подробно рассказано в заключительной главе, здесь приведем лишь кратко пример характеристики профессиональной принадлежности и настроений американских ответственных лиц: в Администрации ленд-лиза «на руководство советскими поставками были поставлены люди из разведки, никогда не питавшие к нам благожелательного отношения (м-р Хазард, м-р Хавиллан, м-р Армстронг и др.)». А уж руководители Морской комиссии, по мнению советских представителей, и вообще представляли собой сочетание из «фашистских и профашистских элементов, начиная от адмирала Лэнд (так в документе. — *Примеч. авт.*), возглавляющего Комиссию, и кончая м-ром Киттинг, ведающим распределением транспорта так называемой Военной транспортной администрации»¹⁰⁷.

Трудности с организацией поставок для СССР усугублялись противоречиями между американскими ведомствами и реорганизациями системы управления США. В частности, согласно докладу Беляева и Лукашева: «Армия боролась с гражданскими учреждениями за монопольное право в решении всех важнейших промышленных и хозяйственных вопросов. С января 1942 г. был организован ряд Объединенных англо-американских комитетов, которые отняли у Ленд-лиза все решающие функции по поставкам... Все это требовало постоянного нажима на различные органы американского правительства»¹⁰⁸.

Механизм борьбы за размещение и выполнение советских заказов освещается в обширной текущей документации ПЗК. Обратимся к истории составления Второго протокола ленд-лиза, рассчитанного на период с 1 июля 1942 по 30 июня 1943 г. Обстановка, в которой начались переговоры, и работа по составлению Второго протокола, сложилась под влиянием крупного прорыва в отношениях СССР с США и Великобританией, связанного с поездкой нар-

кома иностранных дел СССР В. М. Молотова в Лондон и Вашингтон в июне 1942 г. и заключением советско-американского договора. Появилось нечто «новое в отношениях» между союзниками: «ответственное заявление американского и английского правительств о подтверждении своей неизменной решимости в борьбе с гитлеризмом и об открытии второго фронта» повлияло, по мнению руководителей ПЗК, на формирование «более дружественного отношения к нашим заказам со стороны армии», а также со стороны американских фирм. Появились даже «оттенки искренности при решении практических вопросов, связанных с аллокацией (распределением. — *Примеч. авт.*) материалов и установление приоритетов для оборудования и материалов»¹⁰⁹.

19 августа 1942 г. были начаты переговоры ПЗК «с Комиссией американского правительства в составе генерала Бернса, м-ра Реттса, м-ра Хазарда и других представителей Ленд-лиза по уточнению отдельных статей Второго протокола по группам II, III, VII указанного протокола. Переговоры продолжались около месяца, и задачей ПЗК было добиться от американского правительства поставок по статьям 62–65 индустриального оборудования на сумму 315 млрд долл., на которые до этого были уже поданы реквизиции»¹¹⁰.

В ходе переговоров советская сторона натолкнулась на нежелание американского правительства увеличить сумму поставок до 315 млн долларов, вместо 150 млн, указанных во Втором протоколе. Аргументами представителей США были отсутствие у американских заводов производственных возможностей для обеспечения этих заказов, а также транспортных возможностей для отгрузки этого оборудования.

Как докладывал о ходе переговоров с американцами по уточнению статей Второго протокола на заседании ПЗК от 8 сентября К. И. Лукашев, «обсуждение статей II Протокола явилось не столько нашей целью, сколько целью американцев. Для нас основная задача сводится к тому, чтобы получить по II Протоколу как можно больше товаров индустриального характера, больше металлов, станков, прессов и другого оборудования. Цель американцев сводится к тому, чтобы дать нам как можно меньше этого оборудования...»¹¹¹.

В итоге первого заседания было принято решение «составить полный документ о реквизициях по II Протоколу, состоянии их прохождения в Ленд-лизе и Комитете военного производства», а также сводку точных данных о том, что было отгружено по Первому протоколу. Такие документы, по словам Лукашева, «составили мы и Комитет военного производства», но последний документ оказался «неудовлетворительным», поскольку не учел ряд реквизиций.

На втором заседании состоялся «разбор неувязок», заключающийся в том, что «наш Учетно-экономический отдел и Комитет военного производства совместно еще раз проверили все реквизиции и документы об отгрузке, и составили согласованный документ». При этом Лукашев признался: «К своему стыду, я должен сказать, что этот документ совершенно отличается от первоначального документа, который был составлен тов. Тепляковым, и документа, который был составлен Комитетом военного производства...». Наблюдалось расхождение по всем принципиальным статьям Второго протокола: по группе индустриального оборудования, оборудования и материалов для спе-

циальных отраслей промышленности, по группе электрооборудования, силовой группе и частично по группе морских заказов¹¹².

Основными статьями дискуссии по Второму протоколу были машины, станки, прессы и индустриальное оборудование. Как докладывал Лукашев, «мы исходили из того, что мы нуждаемся в поставках... на сумму 300 млн долл. этого оборудования. По нашим подсчетам, мы выдали реквизиций на сумму около 200 млн долл. ... По подсчетам в тоннах, мы подали индустриального оборудования на 289 460 коротких тонн, вывезли 24 тыс. тонн, баланс 264 945 т[он]н». Американцы же предусматривали по этой статье Второго протокола только 126 945 коротких тонн¹¹³. Таким образом, расхождения в данных были чрезвычайно большие.

В результате упорной «дискуссии» выяснилось, что «американцы не хотят отступать ни на один шаг от 150 млн долларов» (в отношении поставок по индустриальным статьям их они приравнивали к 1000 тыс. коротких тонн). На втором заседании американские представители заявили, что «никакой гарантии они дать не могут больше, чем на 150 млн долл., из-за боязни, что мы будем упрекать их в том, что они взяли обязательства поставить на большую сумму, однако их не выполнили». Итак, они предложили 150 млн, а по тоннажу максимальная цифра была ими установлена в 126 тыс. коротких тонн¹¹⁴. Эта поставка была уже ранее распределена по Объединениям НКВТ согласно указаниям А. И. Микояна (оборудование на 70 млн долл. должно было пойти в Станкомпорт, 61 млн — в Машиноимпорт, 19 млн — в Техноимпорт).

Последующие задачи ПЗК в ходе переговоров состояли в том, чтобы «еще раз попытаться добиться поставки нам индустриального оборудования на 300 млн долларов, провести всю программу по 3-й группе оборудования (для специальной индустрии) и добиться увеличения поставок по силовой программе.

В результате переговоров, как было указано в упомянутом выше докладе Беляева и Лукашева от 5 декабря 1942 г., «американцы, однако, согласились и оговорили в Протоколе свое обязательство:

а) гарантировать поставку индустриального оборудования на сумму 150 млн долл. в период действия II Протокола;

б) принять все зависящие от них меры к размещению и поставке оборудования на сумму 165 млн долл., не гарантируя, однако, сроков поставки в период действия II Протокола.

По другим статьям II, III и VII групп Протокола нам удалось увеличить количество поставок на 560 тыс. коротких тонн, которые падают главным образом на металлы, химикаты и другое оборудование¹¹⁵.

Эти документы наглядно свидетельствуют о методах работы ПЗК, которая путем активного наступления и натиска заставляла американскую сторону увеличивать объемы и номенклатуру поставок по ленд-лизу в СССР. Как видно, эти методы часто возымели свое действие.

На момент подачи итогового доклада работниками ПЗК в ходе практической работы был обнаружен ряд новых «камней преткновения» на пути реализации советских заказов. В частности, к концу 1942 г. руководству Комиссии стало очевидно, что «по основным статьям Протокола нами подано реквизиций на количество, значительно превышающее количество, предусмотренное

II Протоколом, Ленд-лиз не принимает наши заявки без соответствующего отзыва уже поданных реквизиций». Таким образом, было установлено, что «для размещения срочных заказов... мы должны отзывать из Ленд-лиза и ВПК реквизиции, ранее поданные на те или иные заказы»¹¹⁶.

В качестве одного из важнейших вопросов, связанных с размещением советских заказов и их максимально быстрым продвижением был выделен вопрос о приоритетах. В докладе Лукашева от 8 сентября 1942 г. указывалось, что в то время сложилась ситуация, что «наши заказы оказываются без приоритетов... это объясняется американцами тем, что не уточнен Протокол». Заместитель председателя ПЗК подчеркнул, что американцы зачастую шли на «махинации с реквизициями». Его вывод: «мы должны добиться наиболее высших приоритетов по тем реквизициям и группам, которые уже размещены и которые мы будем считать как наиболее важные грузы»¹¹⁷.

К концу года в указанном сводном докладе от 5 декабря 1942 г. руководство ПЗК утверждало, что уже с начала июня «между армией и Военно-промышленным комитетом разгорелась драка на почве — кто должен иметь решающее слово в установлении приоритетов на поставки товаров по ленд-лизу и для собственных нужд страны», в распределении стратегических материалов. До последнего времени, как отмечалось в докладе, «стратегическими материалами в ВПК занимался м-р Батт», однако представители армии США были не довольны его работой, и старались передать функции по распределению сырьевых материалов своему представителю. Военные настаивали, что роль ВПК должна сводиться к подтверждению решений армии, в частности «Арми Нейви Мьюнишен Борд» (А.Н.М.Б., Army and Navy Munitions Board. — *Примеч. авт.*). В результате длительная борьба завершилась победой военных — распределение сырьевых материалов было передано «в руки ставленника армии», м-ра Эберштадта, бывшего председателя А.Н.М.Б., который был назначен заместителем председателя ВПК в начале октября 1942 г. Заместителем председателя ВПК по производственной части был назначен президент фирмы «Дженерал Электрик» Уилсон¹¹⁸.

Руководители ПЗК расценили эти перестановки так же, как ослабление позиций м-ра Батта, первого заместителя председателя ВПК, и даже самого председателя ВПК Д. Нельсона. По их мнению, Эберштадт получил «монопольное право распоряжения стратегическими материалами» и вопросами поставок по ленд-лизу, а Уилсон — производственные вопросы. Советские представители отметили также отстранение Реттса от обязанностей главы секции иностранных запросов. Эберштадт организовал параллельно отдел во главе с Армстронгом, бывшим представителем «Стэндрт Ойл Компани»¹¹⁹.

В докладе указывалось, что в середине октября представители ПЗК Лукашев и Ростарчук встретились с У. Баттом и пытались «выяснить процедуру прохождения через Военно-промышленный комитет наших заказов и роли отделов, возглавляемых м-ром Реттс и м-ром Армстронгом». В ходе беседы Батт заявил, что внутри ВПК сложилась «напряженная обстановка, он бессилен что-либо сделать, задержать уход м-ра Реттса», который, как подчеркнули советские представители, «много работал над нашим делом по II Протоколу». Правда, в отношении советских заказов, Эберштадт и Армстронг высказались в беседе с Ростарчуком,

что «они будут делать все, чтобы выполнить последние указания Президента по вопросу поставок Советскому Союзу». По неофициальным источникам, ставшим доступными работникам ПЗК, «для наших заказов ВПК установит более высший приоритет, чем для заказов английского правительства»¹²⁰.

И действительно, именно в это время был принят такой курс руководства США в отношении ленд-лизских поставок в СССР. Президент Рузвельт осознавал особую роль СССР и установил, по выражению В. О. Печатнова, «исключительный статус советского ленд-лиза: от советской стороны (в отличие от тех же англичан) не требовалось обоснования ее заявок, которые в то же время получали безусловный приоритет над всеми другими». Председатель специально созданного в октябре 1942 г. для контактов с русскими по вопросам ленд-лиза Комитета советского протокола Г. Гопкинс придерживался формулы «Давать, давать и не расспрашивать»¹²¹.

Вместе с тем перетряски в руководстве ВПК привели к изменениям системы приоритетов, устанавливавшихся на те или иные заказы по ленд-лизу, что осложнило налаженную работу ПЗК. Как подчеркивалось в докладе Беляева и Лукашева от 5 декабря 1942 г., «были установлены совершенно новые категории приоритетов.

Последние разделяются на 4 высоких класса: АА-1, АА-2, АА-3, АА-4. Первые два класса предназначаются исключительно для самых важных категорий приоритетов армейских и флотских заказов, которые должны быть произведены в срок не более чем шесть месяцев.

Что касается производства товаров для общегражданских целей, то установлена самая высокая категория приоритета АА-2Х, которая является ниже, чем АА-1 или АА-2, но впереди АА-3 и АА-4»¹²².

Начиная с июня и до конца 1942 г. «все заказы армии и флота были пересмотрены под углом... новых категорий приоритетов, в то время как наши заказы, размещенные ранее по Первому протоколу, оставались со старыми категориями приоритетов». В связи с этим, как указывалось в записке ПЗК, «многие фирмы сообщали нам о том, что сроки выполнения по нашим заказам остаются неизвестными, ибо старые приоритеты потеряли свою силу». В тех условиях руководство ПЗК считало основной задачей Комиссии «добиться от ВПК немедленного пересмотра старых приоритетов, установленных ранее для наших заказов и установление новых, обеспечивающих нормальные ежедневные поставки». К этой работе ВПК приступил только в конце сентября, и к декабрю работа еще не была завершена. Не был уточнен и очень беспокоивший советское руководство вопрос о сроках поставки индустриального оборудования»¹²³.

Типичную ситуацию, когда недостаточная степень приоритетности тормозила размещение и выполнение срочных заказов СССР, раскрыл А. И. Беляев в письме в адрес тогдашнего заместителя председателя ВПК У. Батта от 16 октября 1942 г. Вопрос, по словам председателя ПЗК, имел особенно «большую срочность для нашей страны». Еще в разгар битвы за Москву, в ноябре 1941 г., советской стороной была подана заявка на прокатный алюминиевый стан, с поставкой его в 1942 г. Беляев выразил удовлетворенность СССР тем, что «заявка была одобрена и поставка этого оборудования произ-

водилась согласно намеченного плана. В настоящее время кажется, что план поставки будет выполнен»¹²⁴.

Но при этом возникла другая серьезная проблема — с производством главного электрооборудования для этого заказа, которое к октябрю 1942 г. еще не было даже начато, несмотря на то, что, по словам Беляева, «огромное значение этого стана в увеличении производства алюминиевого листа неоднократно подчеркивалось нашими представителями». Причиной такого положения автор письма считал именно проблему приоритета: «Степень приоритета, присвоенная этому оборудованию, недостаточно высока, чтобы дать возможность производителям получить необходимые материалы. Мы много раз просили о повышении степени приоритета и только недавно были поставлены в известность фирмой “Дженерал Электрик Компани” о новом плане производства, основанном на степени приоритета AA-1. Согласно... последних сведений, поставка главных моторов и динамо-машин для станков горячей прокатки намечена на апрель 1943 г., и станов холодной прокатки — на май и июнь 1943 г.».

Председатель ПЗК подчеркивал, что если «электрооборудование будет поставлено в лучшем случае через 4 месяца после механического оборудования, фактически стан не вступит в строй вовремя», то есть будет задержка с выполнением высокоприоритетного заказа Советского правительства в целом. Помимо этого, фирма «Дженерал Электрик» сообщила в ПЗК, что поставки электрооборудования «основаны на сроках получения заводами указанных в их плане таких стратегических материалов, как поковки, плиты, медь и пр. И что задержка в получении этих материалов вызовет определенную задержку в отгрузке электрооборудования».

В связи со всеми этими обстоятельствами, Беляев обратился с просьбой к Батту, чтобы американская сторона снова пересмотрела «степень приоритета по указанному оборудованию с таким расчетом, чтобы поставки могли быть осуществлены возможно скорее», а также, чтобы «поставщикам были даны соответствующие указания о поставке в самые жесткие сроки стратегических материалов, указанных в плане “Дженерал Электрик Компани”». Это мероприятие даст возможность немедленно установить предельные сроки производства материалов и динамо-машин».

Помочь в быстрейшем решении организационных проблем, как всегда, помогали персональная ответственность и человеческий фактор. Как писал председатель ПЗК, «мы позволим себе сделать предложение о том, чтобы для обеспечения выполнения намеченных выше мероприятий необходимо назначить специальное лицо, ответственное за точное выполнение этих указаний, и просим вас сообщить нам о назначении этого лица, чтобы мы имели возможность установить с ним твердый контакт в будущем по всем этим вопросам»¹²⁵.

Трудности организации поставок во многом зависели от характера повседневного взаимодействия советских и американских органов, ответственных за программу ленд-лиза. В упомянутом выше докладе Лукашева на заседании ПЗК от 8 сентября 1942 г. прописывались особенности и недостатки взаимодействия с одним из ключевых американских органов — Администрацией ленд-лиза. Заместитель председателя ПЗК выделил одну из организационных проблем того

периода, когда советским представителям казалось, что роль ленд-лиза в системе американских органов управления программой поставок в СССР недостаточно велика. Лукашев отметил, что «в последнее время мы мало работаем с Ленд-лизом. Мы навещаем иногда Хазарда, встречаемся с другими лицами, но больше всего сейчас работаем с Комитетом военного производства...». При этом представители Администрации ленд-лиза намекали работникам ПЗК, что «мы у них мало бываем». Лукашев рекомендовал: «Учитывая разногласия, которые имеются у Ленд-лиза с различными агентствами, учитывая все, что высказывается против Ленд-лиза Военным департаментом, учитывая, что Комитет военного производства старается игнорировать Ленд-лиз, мы должны поддерживать нормальные взаимоотношения с Ленд-лизом», в частности «возобновить те конференции, которые были у нас со Стеттиниусом...; в общем заставлять Ленд-лиз работать по нашим заказам. Сейчас всю тяжесть работы мы взяли на себя»¹²⁶.

В постановлении ПЗК по итогам заседания от 8 сентября было принято решение «поручить г. Лукашеву выработать мероприятия для тесного сотрудничества с Ленд-лизом, в частности с м-ром Стеттиниусом»¹²⁷.

Пример организации проводки советских заявок, свидетельствовавший о характере взаимоотношений с американцами, привел в своем выступлении на том же заседании И. А. Еремин: «По энергосиловой программе американцы согласились удовлетворить часть наших требований. В августе и июле была задержка в размещении заказов по причинам, якобы, что мы не сможем вывезти это оборудование. Мы официально сообщили, что при всех условиях силовая программа будет вывезена. Мы написали письмо Батту, что энергосиловая программа должна включать и котлы и мы рассматриваем, что котлы будут включены в силовую программу. Батт на это письмо не ответил, по обычаям американцев — раз не ответили на письмо, значит, имеется согласие (оригинальная логика была у советских работников в США. — *Примеч. авт.*). Мы так и решили. При последних же переговорах по уточнению программы м-р Реттс заявил, что АМПРА на поставку котлов и трансформаторов согласия не дает». Однако после соответствующего «нажима» со стороны ПЗК, «в четверг они обещали дать ответ, какое количество они смогут дать».

В целом Еремин выразил общее мнение работников ПЗК, поддержав Лукашева в том, что «нам надо нажимать на Ленд-лиз, [...] к совещаниям заранее подготавливать соответствующие материалы»¹²⁸.

Ответственный за дело учета В. Ф. Тепляков, на которого Лукашев обрушился с критикой («при составлении документов приходилось нам краснеть. Что ни документ, то совершенно отличный от того, что было представлено раньше»), оправдывался: «наша таблица и наши данные правильные», некоторые расхождения с американскими имели место «за счет уточнения при переводе длинных тонн в короткие». И жаловался на общую линию поведения американцев: «Американцы не основательно задерживают и не утверждают наши реквизиции, ошибочно или сознательно используя неправильные данные, которые сами подсчитали по имеющимся у них документам и реквизициям»¹²⁹.

Своеобразное видение значения проблемы учета и правильного составления документов с точки зрения будущих советско-американских отношений проде-

монстрировал в своем выступлении на том же заседании ПЗК от 8 сентября 1942 г. главный «аналитик» ПЗК К. И. Лукашев. Он рассуждал следующим образом: «мы должны исходить из того, что... кончится война и нам придется рассчитываться с американцами за поставки... Предположим через 3 года после окончания войны возникли какие-либо осложнения с Американским правительством. АМПРА (так сокращенно называлось правительство США во многих документах ПЗК. — *Примеч. авт.*) начнет предъявлять ряд счетов, требований... Мы должны будем подойти к этому вопросу на основании каких-то документов. Мы же не ведем конъюнктурных данных, [...] не подбираем материал, а американцы подбирают эти материалы... Мы должны тщательно оформлять нашу документацию, и если объединения (подразделения НКВТ. — *Примеч. авт.*) считают нужным посылать... контракты, значит надо посылать. Объединения и Наркомат делают соответствующий анализ»¹³⁰.

Постановлением ПЗК по итогам заседания от 8 сентября была утверждена специальная инструкция об учете размещения заказов, поступлений и отгрузки грузов в оперативных отделах и в Комиссии и принято решение разработать дополнительную инструкцию, которая бы определяла особенности учета в военных отделах ПЗК¹³¹.

На одном из последующих заседаний — от 5 октября 1942 г. Комиссия вновь вернулась к вопросу об увеличении поставок индустриального оборудования, в обсуждении вновь вскрывались элементы путаницы в вопросах учета и их влияние на решение вопросов о поставках американцами. И. А. Еремин снова выступил с докладом «по поводу размещения заказов на специальное оборудование», где привел следующие задания: «За ближайшие 9 месяцев мы должны увеличить поставку станков в 10 раз по сравнению с поставками за 3 месяца (VII, VIII, IX); кузнечных прессов — в 3 раза, электропечей — в 2 раза, индустриального оборудования — в 3 раза»¹³².

Для достижения этих целей Еремин предложил применить один из традиционных методов добиться увеличения размещения соответствующих заказов — уменьшить заявки по некоторым другим видам оборудования. Подобное предложение вызвало критику со стороны начальника отдела металлов Ростарчука, который посчитал «неправильным ставить вопрос о пересмотре той суммы, которая определена на индустриальное оборудование».

В ходе обсуждения доклада Л. А. Разин предложил приметить другой традиционный способ — «выжимание» с целью заставить выполнять обязательства: «Была телеграмма тов. Микояна — мы должны настаивать на выполнении всех заключенных контрактов. Таких заказов насчитывается [...] на 1180 тыс. долл. Эти контракты мы должны выжимать с поставкой до 1.VII.43 г. Наша миссия должна быть направлена на то, чтобы американцы выполнили свои обязательства по контрактам и, главное, — вывезти это оборудование»¹³³.

При этом Разин подверг критике предложение Еремина «о возможности поставки оборудования только со слов фирм». По его мнению, «фирмы часто дают хорошие предложения и не могут их выполнить (например, с оборудованием для шинного завода), т. к. Военно-промышленный комитет мотивирует отсутствием металла». Ростарчук поддержал Разина в том, что «нельзя полагаться на американские фирмы»¹³⁴.

Заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев выступил с предложением «ориентировочно выяснить в Комитете военного производства, до каких пределов они будут идти в части размещения индустриального оборудования»¹³⁵.

По итогам обсуждения Комиссия постановила «поручить т.т. Еремину, Разину, Сельдякову разобраться в реквизициях и контрактах (сколько подано реквизиций по отделам, сколько размещено по срокам поставки до 1.VII.43, что относится на период после 1.VII.43, каковы перспективы поставки, выяснить возможность размещения видов оборудования для железнодорожного транспорта и черной металлургии и что имеется)»¹³⁶.

Борьба за размещение заказов продолжалась и в 1943 г., и с ростом объема заказов, клубок проблем становился еще более запутанным. Возникли новые трудности с размещением заказов на металлургическое оборудование и по арктической программе СССР, которые советская сторона считала особо приоритетными. Проблема обсуждалась в беседе заместителя начальника Отдела кузнечно-прессового оборудования ПЗК Мельникова с представителем Администрации ленд-лиза Хазардом от 22 марта 1943 г. относительно размещения заказов для Арктики и о заказах на металлургическое оборудование.

В ходе беседы Хазард заявил, что «со стороны Ленд-лиза по металлургической программе уже все сделано. Теперь вопрос разбирается в [ВПК]. Председателем этого Комитета является м-р Батт». По сообщению Хазарда, камнем преткновения оказался вопрос не о том, пропустить или не пропустить заказы вообще, а о том, «каким приоритетом их обеспечить». По его мнению, «приоритет будет не выше АА-2».

На это советский представитель возразил, что «с таким приоритетом невозможно будет получить ни одной машины в более-менее удовлетворительные сроки». Ответ американца демонстрировал специфическую логику действий американских фирм: «По-видимому, этот вопрос продуман, и они хотят пропустить заказы для того, чтобы фирмы начали подготовку по заказам, а после 1-го июля, во время действия III Протокола, приоритеты будут изменены на более высокие, и фирмы поставят заказанное оборудование».

Относительно же заказов по Арктике Хазард сообщил, что «здание пришло очень поздно, но он нам постарается помочь, и Ленд-лиз будет пропускать реквизиции не задерживая»¹³⁷.

В следующей беседе от 24 марта с представителем ВПК м-ром Шнейдером, последний сообщил тов. Мельникову, что по вопросу размещения заказов на металлургическое оборудование «Комитет Батта заседает сейчас, и сегодня будут решение по всем вопросам». Далее советский представитель сообщал: «Позднее, когда я возвратился в офис, позвонил м-р Шнейдер, он сообщил, что все реквизиции [...] для металлургии размещены, но приоритет дан АА-3, я заявил, что это очень низкий приоритет. М-р Шнейдер обещал мне в дальнейшем оказать помощь в изменении приоритета на более высокий».

2 апреля 1943 г. состоялась беседа заместителя председателя ПЗК К. И. Лукашева с представителем Советской секции ВПК м-ром Шнейдером. Беседа состоялась в кабинете Лукашева и по инициативе последнего, в связи

с трудностями, возникшими в размещении заказов по Арктической группе, и с целью выяснить перспективы выполнения этих заказов. По имевшейся у Лукашева «предварительной информации, полученной от Ленд-лиза от м-ра Хазард (в результате телефонных разговоров с ним) выяснилось, что реквизиции, поданные на размещение заказов по Арктической группе, до сих пор ждут решения «Комитета требований» ВПК о возможности размещения заказов по этим решениям. В связи с этим Ленд-лиз задерживает пока реквизиции, [...] до получения официального решения на сей счет «Комитета требований»». По мнению Хазарда, «Комитет требований» склонялся к тому, что «большинство заказов на оборудование и инструменты размещены быть не могут, т. к. нет возможности обеспечить поставку этого оборудования в требуемые нам сроки», в связи с чем «есть намерение отказать нам в поставке»¹³⁸.

В ходе беседы с Лукашевым Шнейдер довольно обстоятельно сформулировал целый ряд причин и обстоятельств, препятствовавших размещению советских заказов в американских ведомствах. Среди них он выделил следующие факторы: «1) Нерешительность некоторых руководящих лиц иностранного отдела ВПК, в связи с чем на проработку вопросов размещения наших заказов, в соответствии с нашими спецификациями, уходит много времени».

«2) Выполнение программы американского Правительства по строительству эскортных судов, а также оборудования для производства синтетического каучука, ставит выполнение всяких других заказов в зависимое положение от этой программы». В результате, как правило, для советских заказов сознательно выдавались «низкие приоритеты», которые не обеспечивали быстрое выполнение заказов.

«3) Сроки поставки требуемого нами оборудования, как правило, очень короткие», поэтому «обеспечение... наших заказов связано с нарушением графика производства оборудования для эскортных судов и синтетического каучука, т. к. со стороны армии и флота огромный нажим в отношении выполнения их программы, никто в ВПК не решается давать преимущества нашим заказам».

«4) В Военно-промышленном комитете ссылаются на то, что в настоящее время в портах США лежит огромное количество уже произведенного... промышленного оборудования, что при [...] обсуждении вопроса о производстве нового оборудования служит препятствием принятию быстрых решений».

«5) Всякие наши запросы, идущие вне протокольных статей, встречают огромное сопротивление со стороны различных кругов». В связи с этим «принятие решений сопровождается длительной дискуссией различных комитетов и подкомитетов».

«6) В ряде случаев имеется недоверие к нашим запросам, в связи с требованием... большого количества материалов» (к числу таких «излишеств» американская сторона относила «пилы, рыбные сети, потенсиометры, измерительные приборы и др.»)¹³⁹.

Представитель Советской секции ВПК Шнейдер высказал К. И. Лукашеву также ряд рекомендаций на будущее, чтобы постараться избежать дальнейших проблем с размещением советских заказов, в частности при составлении следующего Третьего протокола ленд-лиза. По его мнению, желательно было, чтобы «в III Протоколе были оговорены все наши запросы по обсуждению и материа-

лам, полагаемым к поставке в течение Протокола. Это даст возможность избежать обсуждения наших требований на “Комитете требований”, поскольку Протокол будет подписан Представителями Государства (так в документе. — *Примеч. авт.*) и подлежит безоговорочному выполнению органами уполномоченными для этой цели Президентом США». Если же какие-либо советские заявки будут в Протоколе отсутствовать, то они должны будут проходить через «Комитет требований» и, соответственно, попадать в «зависимость от позиции этого Комитета». Некоторые американские руководители, принимавшие участие в работе «Комитета требований», будут тогда «вынуждены... колебаться в удовлетворении наших требований, поскольку собственной программой США предусматривается срочное производство... оборудования по заявкам армии и флота и Морской комиссии».

По конкретному же вопросу Арктической программы Шнейдер рекомендовал представителю ПЗК обратиться лично к Батту или Нельсону и «просить их указать Комитету требований и Иностранному отделу ВПК по данному вопросу»¹⁴⁰.

Особый порядок прохождения был установлен для заказов за наличный расчет. Изначально при организации системы поставок было предусмотрено, что сделки за наличные останутся в ведении «Амторга». Согласно приказу по ПЗК, подписанному генералом А. И. Беляевым, был установлен следующий порядок оформления и выдачи заказов за наличный расчет: «1. Переговоры по выдаче заказа за наличный расчет должны вестись только от имени “Амторга”. 2. Вся переписка в связи с выдачей заказа, [...] и оформление самого заказа должны вестись только на бланках “Амторга”. 3. После того как будут согласованы все условия заказа, последний оформляется в виде контракта и посылается на подпись в “Амторг”. 4. Посылаемые на подпись контракты должны иметь визы: инженера, который вел переговоры с американской фирмой по выдаче заказа, начальника оперативного отдела по номенклатуре которого дается данный заказ, главного бухгалтера и юриста Закупочной комиссии. 5. Контракты выписываются в 9-ти экземплярах, из которых: 2 для американской фирмы, отсылаемые ей непосредственно “Амторгом”, 2 — для “Амторга”, 3 — заказчику в Москву и 2 остаются в оперативном отделе Закупочной комиссии. 6. Все платежи по заказу производит “Амторг” в строгом соответствии с условиями контракта, однако начальник оперативного отдела Закупочной комиссии обязан строго следить за выполнением фирмой ее обязательств по контракту и при необходимости давать соответствующие распоряжения “Амторгу”, причем такие распоряжения посылать только почтой и лично Председателю “Амторга”»¹⁴¹.

В ходе сотрудничества возникали определенные разногласия и в вопросе о поставках за наличный расчет. Согласно письму председателя Президентского комитета по Советскому протоколу генерал-майора Д. Бернса от 1 июля 1943 г., адресованного заместителю председателя ПЗК К. И. Лукашеву, возникло «некоторое недопонимание обстоятельств, при которых будут осуществляться заявки на закупки за наличный расчет в течение периода III Протокола». Бернс указывал, что объем поставок должен был быть «ограничен до предусмотренных по Протоколу данных о тоннаже, независимо от того, финансированы ли товары по условиям Закона о ленд-лизе или другим образом», и, следовательно, «требования по закупкам за наличный расчет должны

быть в пределах предложений Протокола... и соответствовать требованиям, предусмотренным Законом о ленд-лизе».

Некоторые послабления в условиях прохождения советских заявок обсуждались в последующей беседе К. И. Лукашева с представителем Администрации ленд-лиза Д. Хазардом от 26 июля 1943 г. Целью беседы, как докладывал Лукашев, явилось «обсуждение процедуры дальнейших закупок за наличный расчет, а также об оплате Ленд-лизом в счет 50 млн некоторых закупок, ранее произведенных “Амторгом” за наличный расчет, в частности расходов по путинному снабжению (для обеспечения морской путины. — *Примеч. авт.*)». В отношении процедуры поставок за наличный расчет, Хазард заявил, что согласно ранее отправленных писем в ПЗК за подписью самого Хазарда, а также генерала Бернса, «закупки за наличный расчет должны являться частью снабжения программы снабжения Соединенными Штатами Советского Союза и поэтому должны осуществляться по программной лицензии, установленной для этой цели». Процедура оформления закупок за наличный расчет была установлена американской стороной в следующем виде: «Комиссия запрашивает Ленд-лиз о возможности закупки того или иного товара. После положительного ответа Ленд-лиза заполняется форма так называемого ПД-1 и присылается в Ленд-лиз для получения соответствующего приоритета. По получении приоритета заключается с фирмой контракт и заказы оплачиваются наличными»¹⁴².

В отношении 50 млн долларов Хазард заявил, что «они будут руководствоваться письмом генерала Уэссона, адресованным генералу Беляеву от 15 декабря 1942 г.». Американец заявил, что Администрация ленд-лиза была готова к тому, чтобы рассматривать отдельные советские заявки «по срочным закупкам по упрощенной процедуре, осуществлять эти закупки через Финансовый департамент. В отношении компенсации уже произведенных расходов, Хазард заявил, что мы (ПЗК. — *Примеч. авт.*) можем предоставить документы по этим расходам, и если Ленд-лиз найдет, что закупки произведены в соответствии с законами, регулирующими деятельность Ленд-лиза, то расходы будут оплачены».

К. И. Лукашев в связи с этим проинформировал собеседника, что советская сторона была готова предоставить американской «для оплаты расходы в сумме 450 000 долларов по закупкам в связи со снабжением краболовов и разные другие расходы в сумме 5,5 млн долл., произведенные “Амторгом” по закупкам за наличный расчет»¹⁴³.

Следует отметить, что доля заказов за наличный расчет в общем объеме поставок из США в СССР была относительно невелика.

Новый комплекс проблем с размещением советских заказов возник с конца 1943 г., в связи с желанием американской стороны разграничить поставки по ленд-лизу и по кредиту, перейти к поставкам оборудования, которое может быть использовано СССР после войны, на основе оплаты наличными. Первые признаки этой тенденции появились в документах ПЗК в конце 1943 г. Так, во время встречи 19 декабря 1943 г. «члена ПЗК Л. Разина с м-ром Л. Керри (Lauchlin Currie), заместителя администратора Управления по внешней экономике» (Foreign Economic Administration — нового органа, включившего в себя Администрацию ленд-лиза), Разин спросил у Керри «о причинах задержки решения вопроса о раз-

мещении оборудования по статье в счет “300 миллионов”, хотя наши заявки уже давно поданы в Ленд-лиз и на многие виды оборудования имеется положительный отзыв отделов Военно-промышленного комитета». М-р Керри ответил, что Правительственная закупочная комиссия «заявляет по Ленд-лизу много комплектных заводов и установок, сроки изготовления которых требуют не менее 1 года или больше. По мнению некоторых правительственных органов Вашингтона, это крупное машинное оборудование будет использовано не для военных целей, а для послевоенного мирного строительства и что по Ленд-лизу они не хотели бы его давать, т. к. впоследствии им трудно будет объяснить положение Конгрессу»¹⁴⁴.

Керри проинформировал советского представителя, что «уже с 15 ноября 1943 г. они прекратили прием реквизиций от англичан на машинное оборудование и некоторые другие вещи и поставляют эти вещи только за наличные. Вопрос о кредитах между американским и британским Правительствами обсуждается». Керри добавил также свое довольно «вольное» наблюдение, что «США ожидает после войны большой экономический кризис со всеми вытекающими последствиями» (как мы знаем, в реальности война, напротив, способствовала росту американской экономики)¹⁴⁵.

Концептуальные изменения в отношении правительства США к советским заказам можно проследить из записи беседы председателя ПЗК генерала Л. Г. Руденко, который занял этот пост в конце декабря 1943 г., и бригадного генерала Йорка от 5 февраля 1944 г.

Руденко, в частности, поинтересовался, почему американские ведомства не утвердили советский запрос на 120 млн долларов в рамках ранее утвержденной программы поставок СССР по так называемой статье 300 млн. Генерал Йорк ответил, что это сложный вопрос, но он его понял следующим образом: «Оборудование в счет 300 000 000 может быть поставлено на сумму 300 000 000, но не обязательно на 300 000 000. В настоящее время их производственные возможности позволяют в короткий срок изготовить оборудование на сумму более 175 000 000 долларов, если же будут размещаться заказы на большую сумму, окончание заказа может затянуться далеко за пределы военного времени».

Американский генерал попытался объяснить советскому представителю особенности политико-экономического курса правительства США и влияния на него «общественного мнения». Он подчеркнул, что «в США правительство должно считаться с общественным мнением и строго придерживаться закона. Закон об аренде-займе написан так, что правительство может размещать в счет Протокола только то оборудование, которое непосредственно идет на оборону США и союзников. Многие из заказанного нами промышленного оборудования скорее относится к длительному послевоенному периоду реконструкции, а это вызывает возражения, с которыми они обязаны считаться»¹⁴⁶.

На это генерал Руденко возразил, что промышленное оборудование, которое просила советская сторона, «пойдет непосредственно на нужды войны, т. к. в настоящее время вся наша промышленность работает на фронт». Генерал Йорк ответил, что «многое из того, что мы просим, мы не сможем использовать в ближайшем будущем, а война может скоро кончиться. Конкретный пример — нефтеперегонный завод, который был завезен в Союз, но до сих пор не смонти-

рован» и не пущен в эксплуатацию. По мнению американского представителя, СССР и США должны разработать «новые условия закупки оборудования не по протоколу, а возможно на основании какого-либо кредита, или другой финансовой формы. Разработка этого предложения, по словам Йорка, идет в настоящее время, и возможно, Гарриман уже беседует с Советским правительством по этому вопросу, но мы пока еще ничего не знаем...»¹⁴⁷.

Как оказалось, переговоры по данному вопросу в это время только начались, и продолжались затем в течение всего последующего года. «Вопросы об обмене информацией и об экономическом сотрудничестве» обсуждались в ходе встречи В. М. Молотова с послом США в СССР В. А. Гарриманом 31 декабря 1944 г. Гарриман выделил направления экономического сотрудничества в представлении американской стороны: 1) вопрос о кредите, «который вначале может быть небольшим, а затем может быть увеличен, в зависимости от возможности»; 2) «вопрос о самих поставках оборудования и снабжения»; 3) «вопрос о посылке американских специалистов для оказания технической помощи, а также советских специалистов в США».

Наибольшую сложность представлял вопрос о разграничении поставок по кредиту и по ленд-лизу. Гарриман изложил позицию руководства США в этом вопросе таким образом: «В отношении Закона о ленд-лизе имеются некоторые ограничения... Поставляемые материалы должны быть использованы исключительно для военных целей... Президенту удалось до некоторой степени расширить применение Закона о ленд-лизе. В них были включены поставки продовольствия и другое снабжение для гражданского населения, если это поможет населению оказывать содействие военным усилиям, а также оборудование для предприятий, если срок до вступления их в строй достаточно короток для того, чтобы данное предприятие могло работать на войну. Однако границу между поставками для военных целей и поставками для послевоенной реконструкции невозможно провести точно. Президент Рузвельт выступил с предложением уже в то время предоставить СССР кредит для закупки в США предметов, необходимых для послевоенной реконструкции».

В результате, по выражению посла, «поставки для нужд войны по-прежнему будут поставляться по ленд-лизу. Те, что не предназначены для нужд войны, будут поставляться по кредиту».

В связи с этим Молотов отметил, что «имеется категория заказов, в отношении которой трудно решить, предназначены эти заказы для нужд войны или нет. Эта категория подлежит изучению с целью определить, какие заказы могут быть поставлены по Закону о ленд-лизе, а какие — по кредиту». Гарриман с этим согласился¹⁴⁸.

С 12 мая 1945 г. в связи с прекращением военных действий в Европе американское правительство приняло скоропалительное решение о прекращении поставок по ленд-лизу, которое было сразу оспорено Правительственной закупочной комиссией, и поставки хотя бы и в урезанном виде, продолжались до 20 сентября 1945 г. С 15 октября было подписано кредитное соглашение между СССР и США. Особенности работы ПЗК в 1945 г. будут подробно рассмотрены в заключительной главе книги.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В ПОРТЫ США, ИХ ОТГРУЗОК И ОТПРАВКИ В СССР

1. Общие проблемы и трудности организации

Наиболее сложным и трудоемким этапом осуществления на практике поставок по ленд-лизу в СССР явился этап транспортировки и отправки грузов.

Одной из главных причин невыполнения обязательств по Первому протоколу явилось отсутствие достаточного количества кораблей для доставки грузов, а также огромные трудности транспортировки их через Атлантический океан. Проблема тоннажа продолжала оставаться «камнем преткновения» в деле доставки ленд-лизовских грузов и в дальнейшем, с периодическими обострениями (например, наиболее остро она вновь встала в период Третьего протокола, о чем будет подробнее рассказано далее).

Руководитель Администрации ленд-лиза Э. Стеттиниус так писал о причинах срыва поставок в СССР зимой 1941/1942 г.: «У нас, в США, после Перл-Харбора многие порты были перегружены. В первые месяцы возникли неизбежные неурядицы, так как было необходимо одновременно отправлять за море американские войска и войсковые припасы, а также продолжать поставки союзникам. Первоначально в качестве главного атлантического порта для поставок в Россию был избран Бостон, но... нагрузка на этот порт стала слишком большой.

Отправка кораблей в Россию сильно отставала от первоначального графика, так как корабли были теперь нужны нашим собственным вооруженным силам, а Советское правительство могло прислать за грузами лишь небольшое количество судов в наши атлантические порты. В декабре нам, правда, удалось заметно увеличить поставки в Советский Союз, но в следующем месяце они сократились; в январе 1942 года было послано на один корабль меньше, чем в декабре 1941-го, а в феврале это число составило всего пять кораблей»¹.

О состоянии выполнения обязательств по Московскому протоколу А. И. Микоян регулярно докладывал И. В. Сталину. В составленной 25 января 1942 г. справке о выполнении обязательств, принятых на Московской конференции трех держав, Великобританией и США, за октябрь, ноябрь и декабрь 1941 г. нарком внешней торговли подчеркивал, что «Великобритания выполняет свои обязательства более или менее аккуратно, чего нельзя сказать о поставках США». За три месяца обязались поставить 600 самолетов, фактически было поставлено 300, в том числе истребителей должны были поставить 300, а поставили 131, бомбардировщиков поставили 43 вместо 300, и т. д. На момент доклада из поставленных 204 самолетов было завезено в Советский Союз 95 шт., находилось в пути — 106, в том числе прибывают 12 января 1942 г. — 8, погружены на пароходы, но еще не отправлены — 3. Общая недопоставка самолетов составила 396 штук, а причины, как изложено в записке Микояна, заключались в том, что «между 13 и 17 декабря американское Правительство отозвало обратно почти все поставленные самолеты из числа находившихся в портах США в это время. Было отозвано 447 самолетов из 457 находившихся в портах. Наличие на 15 декабря 1941 г. в портах США большого количества неотгруженных самолетов было вызвано тем, что 152 истребителя “Аэрокобра” были поставлены в порты без пропеллеров, без вооружения и комплекта запчастей. Кроме того, американские власти не предоставляли долгое время достаточного количества пароходов и, наконец, отозвали вообще поставленные самолеты. При этом часть самолетов была выгружена с судов, на которые они уже были погружены, но суда не успели уйти»².

Крупное невыполнение наблюдалось и по другим наиболее важным массовым поставкам. Так, по танкам обязательства за три месяца составили 750 шт., а фактически поставлено было всего 182 шт., из них завезено в СССР — 27, находилось в пути — 139, находилось в портах — 16. По грузовым автомашинам план составил 25 600 штук, фактически поставлено на 1 января 1942 г. 9238, завезено в СССР — 1565, находится в пути — 4974, «в том числе прибывают 12.01. в Архангельск — 626, находятся в портах и в погрузке — 2699»³.

В указанной справке А. И. Микояна сообщалось также, что «за октябрь — ноябрь НКВТ размещено в США заказов на различные виды станков в количестве 3404 шт. Размещение заказов на станки проходит крайне медленно, т. к. их оформление связано с прохождением ряда правительственных органов», в связи с чем отмечались различные причины задержек — «медленный просмотр наших заявок в Управлении ленд-лиза и в других департаментах, прямой саботаж со стороны чиновников» и т. д. В результате в октябре — декабре было поставлено фирмами 731 станок, из них «завезено в СССР — 35, отгружено и находится в пути в СССР — 285, находится в портах. В погрузке и на заводах — 411».

Согласно справке, «из цветных металлов США поставили лишь молибден в количестве 1000 т[он]н, при плане в 900 т[он]н», однако «поставка молибдена произведена по заказу, выданному до Московской конференции».

Ряд поставок вообще не был реализован: «поставок алюминия, никеля и цинка из США не производилось вовсе, хотя по этим металлам имеются... обязательства США. Не поставлялись качественные стали и броневые листы для танков»⁴.

Особое внимание было уделено проблеме морских перевозок грузов для СССР, в том числе проблема диверсий, саботажа и вредительства. По мнению А. И. Микояна, «Морская комиссия срывает отправку грузов в СССР, ссылаясь на отсутствие пароходов, на невозможность в зимнее время посылать в Архангельск пароходы, т. к. по их мнению, Архангельский порт не в состоянии принять большое количество пароходов. В тех случаях, когда... пароходы ставятся под погрузку, выбираются наиболее плохие из них. Погрузка в портах идет медленно, [...] в ряде случаев имели место происшествия, которые следует рассматривать как диверсионные акты.

Так, на пароходе «Файер Росс», который вышел из Нью-Йоркского порта 21/X с военными грузами (танки, а/м и др.), произошла течь в трюмах, без каких-либо видимых причин. Пароход должен был вернуться, разгрузиться и встать на ремонт. В результате отправка грузов была задержана на 1 ½ месяца.

Пароход «Африкандер», вышедший 18.XI.41 г. из Бостона на Архангельск с грузами самолетов, танков, а/машин при подходе к Сиднею сел на мель, получил пробоину и вынужден был встать на ремонт. Задержка с отправкой этого парохода произошла также на 1 ½ месяца.

В Нью-Йоркском порту на пароходе «Баллот», стоявшем под погрузкой 25 декабря 1941 г., начался пожар, замеченный нашим дежурным и своевременно ликвидированный. При расследовании установлено, что налицо был поджог, найдены в ряде трюмов банки с керосином.

Пароход «Маломак», вышедший из Бостона на Архангельск 18. XI.41 г. с грузом самолетов-истребителей, танков, а/машин и др. 3-го января вернулся в Бостон из-за саботажа команды.

Пароход «Меридиан», вышедший 29/X-41 г. из Нью-Йорка в Архангельск, по сообщению Английского адмиралтейства погиб при невыясненных пока обстоятельствах»⁵.

В справке отмечалось, что подобного рода «происшествия» не имели места с английскими и советскими судами, следовавшими из портов Англии. Куратор ленд-лизских поставок с советской стороны, А. И. Микоян пришел к выводу, переданному лично И. В. Сталину, что «это действия не отдельных враждебных элементов, а определенных организаций». И в целом определил, что «поставки США проходят явно неудовлетворительно»⁶.

В личном послании президенту США Рузвельту от 18 февраля И. В. Сталин выразил претензии по вопросу неудовлетворительной постановки дела поставок в СССР: «Пользуясь случаем, я хотел бы обратить Ваше внимание на то, что в данное время соответствующие органы СССР при реализации предоставленного СССР займа встречаются с большими трудностями в транспортировке в порты СССР закупленных в США вооружения и материалов. Мы считали бы в данных условиях наиболее целесообразным порядок транспортировки вооружения из Америки тот, который с положительными результатами применяется для транспортировки предметов вооружения из Англии в Архангельск, но которого до сих пор не удалось осуществить в отношении поставок из США. Этот порядок заключается в том, что британские военные власти, поставляющие вооружения и материалы, сами отбирают пароходы, а также организуют погрузку в порту

и конвоирование пароходов до порта назначения. Советское правительство было бы весьма признательно, если бы этот же порядок доставки вооружения и конвоирования пароходов в порты СССР был принят и Правительством США»⁷.

В общем виде проблемы транспортировки грузов на начальной стадии сотрудничества были изложены в письме начальника Советской военной миссии в США генерала А. К. Репина на имя президента Ф. Рузвельта от 15 февраля 1942 г. Письмо было составлено по предложению Рузвельта, которое он высказал во время встречи с советским военным представителем 12 февраля, и касалось в целом проблемы состояния поставок в СССР военного оборудования и стратегических материалов в рамках программы ленд-лиза. Советские представитель информировал президента США:

«1. Доставка военного оборудования и стратегических сырьевых материалов, перечисленных в протоколе Московской конференции, утвержденном Вами, идет очень медленно, и количество доставленного к настоящему времени гораздо меньше, чем упомянуто в Протоколе, и не соответствует графикам перевозок.

2. Количество и состояние кораблей, выделенных органами Правительства США (U.S. Government Shipping Authorities), ответственными за перевозки, являются недостаточными для перевозки в СССР даже тех количеств материалов и оборудования, которые упомянуты в параграфе 1.

Персонал для кораблей нанимается без должной заботы, и формирование команд производится зачастую всего за несколько дней до отплытия кораблей. Поэтому команды кораблей не имеют достаточной подготовки и, как я полагаю, не очень надежны. Средства перевозок, оборудование доков и количество выделенных доков недостаточны для выполнения операций по перевозке в СССР, а также условия перевозок делают весьма вероятными акты саботажа. Кроме того, в портах наблюдается нехватка рабочей силы, которая задействована в перевозке ленд-лизовских грузов в СССР»⁸.

Претензии советской стороны возымели свое действие — выполнение поставок СССР взял под свой личный контроль президент Рузвельт. Как писал Стеттиниус, «17 марта президент Рузвельт распорядился представить графики дат поставок материалов и отправки кораблей. Он писал Дональду Нельсону:

“Я хочу, чтобы все военные материалы, обещанные согласно протоколу, отправлялись по назначению как можно быстрее, независимо от того, как это повлияет на другие разделы нашей программы”.

Адмиралу Лэнду он писал: “В первую очередь следует осуществить поставки, предусмотренные Московским протоколом. Я хотел бы, чтобы вы выделили дополнительное количество кораблей, требуемых на центрально- и южноамериканском направлениях, независимо от других соображений”.

Такие же письма были направлены им в Военное и Военно-морское министерства. Это был, по сути, ряд приказов, а в тех жестких обстоятельствах — единственная надежда на выполнение условий протокола.

В результате, по мнению Стеттиниуса, советская программа получила импульс для ускорения: «В марте поставки достигли 214 000 тонн против 91 000 тонн за месяц до этого. Из американских портов в Россию отправилось

43 корабля — столько же, сколько в январе и феврале вместе взятых. Однако 31 из них предстояло опасное путешествие по Северной Атлантике.

В апреле мартовский тоннаж грузов удвоился. Но 62 из 78 кораблей пришлось идти северным маршрутом»⁹.

Об основных центрах отправки грузов в СССР свидетельствовала география расположения отделений Правительственной закупочной комиссии в 1942—1943 гг. В первый год поставок по ленд-лизу в СССР они шли, прежде всего, с Восточного побережья США, а в 1943 г. переместились на Западное побережье. В начальный период деятельности ПЗК в нее входили отделения в Балтиморе, Бостоне, Нью-Йорке, Филадельфии, Сан-Франциско. В сентябре 1942 г. было создано отделение в Фербенске на Аляске, в ноябре 1942 г. — отделение в Портленде, а отделения в Балтиморе и Бостоне были закрыты. Был сформирован аппарат уполномоченного Комиссии по Западному побережью, в состав которого вошли отделения в Сиэтле — Такоме — Олимпии, отделение в Сан-Франциско, отделение в Портленде¹⁰. ПЗК также имела отдельных уполномоченных в соответствующих портах.

Таким образом, значение Западного побережья постоянно возрастало. В 1942 г. главными портами по отправке ленд-лизовских грузов в СССР на западном побережье были Портленд, Такома, Сан-Франциско. Советским представителям предстояло выдержать целую «битву» за порт Сиэтла, который они очень хотели получить, а американцы всячески препятствовали этому, но, в конце концов, пошли навстречу советской стороне. Приведем только один эпизод из этой длительной борьбы. На заседании ПЗК от 28 сентября 1942 г. (протокол № 47) контр-адмирал М. И. Акулин вспомнил об этом во время доклада об отгрузках грузов за сентябрь: «Мы просили дать нам порт Сиэтл. В середине сентября нам выделили порт Такому. Я опять писал Бернсу — просил Сиэтл» и получил в ответ снова отказ, но с предложением порта Сан-Франциско «для 4—5 пароходов в месяц и 2 танкеров. Таким образом, мы имеем 4—5 пароходов в Сан-Франциско, 21 пароход в Портленде, 6 пароходов в Такоме. После этого я еще раз ставил вопрос в отношении порта Сиэтл, еще раз отказано. Я сказал Бернсу, что мы напишем письмо президенту»¹¹.

«Битва за порты» продолжалась и в дальнейшем, с переменным успехом. Американцы стремились перевести большую часть погрузок в Портленд, который, как мы покажем, имел много технических ограничений. Типичная беседа состоялась, например, между контр-адмиралом Акулиным и представителем Управления военных отгрузок (War Shipping Administration) Литнером 21 апреля 1943 г. Акулин прибыл с целью «выяснить вопрос об увеличении вывоза грузов из Сан-Франциско, доведя его до 50 000 тонн в месяц». Американский чиновник довольно резко заявил, что «ввиду загруженности порта Сан-Франциско американскими перевозками и недостатком рабочей силы порт Сан-Франциско больше не сможет принимать советские суда, исходя из указаний из Вашингтона, погрузку советских судов рекомендовано сосредоточить в Портленде, Такоме и Олимпии. Сиэтл также в ближайшие два месяца будет загружен американскими перевозками» и не будет иметь возможности производить погрузку советских судов.

Акулин по-боевому возразил, что «Портленд не сможет справиться с имеющимся планом перевозок», а американец ему в ответ заявил, что «по его мнению, Портленд может грузить ежемесячно 150–200 тыс. тонн, плюс по 40–45 тыс. т [онн] Такома и Олимпия». На замечание советского представителя, что «советские суда помимо погрузки еще нуждаются в ремонте и снабжении и поэтому Портленд едва ли сможет справиться одновременно с этими задачами», Литнер заявил, что Портленд с этими задачами справится, и упорно продолжал доказывать «целесообразность концентрации погрузки советских судов в одном месте — в Портленде». Спор закончился безрезультатно: адмирал Акулин заявил, что «это вопрос спорный и обсуждать его нет необходимости»¹².

В первые месяцы своей работы ПЗК столкнулась с транспортными проблемами в полном объеме. К этому времени в портах скопилось много грузов для СССР, однако англо-американская сторона не могла выделить достаточно кораблей для их отправки в СССР. Таким образом, ключевой проблемой являлась проблема тоннажа.

Согласно информации заместителя председателя ПЗК М. И. Акулина на заседании ПЗК от 5 мая 1942 г. по вопросу «о планировании перевозок на май 1942 г., утром того же дня состоялась его встреча с генералом Бернсом. Последний сообщил, что американская сторона обещала дать только 17 пароходов в месяц, из которых 5 планировалось отправить на север — через Атлантику и северным маршрутом в СССР, и 12 — на юг (через Персидский залив). В связи с этим обсуждался вопрос о посылке этими пароходами наиболее срочных грузов.

По сообщению начальника Отдела морских перевозок ПЗК Голикова, «для разгрузки портов от имеющихся в них грузов (исключая грузовики) необходимо иметь 35 пароходов, если включить грузовики — 50 пароходов, т. е. грузов в портах хватит, согласно новой нормы получения пароходов, более чем на 3,5 месяца, но следует учесть, что есть грузы, которые необходимо срочно отправить, но которых сейчас в порту нет, или они есть в недостаточном количестве»¹³. В то время в порту находились ленд-лизские товары довольно широкой номенклатуры: грузовики, латунный прокат, медь, калиброванная сталь, стальная проволока, стальные трубы, колючая проволока, толуол, бензин, 150 штук станков; сахар, мука, ляд, мясные консервы, шпик; автопокрышки, автокамеры, железнодорожные рельсы, сухие бобы и т. д.¹⁴ Нужно было срочно распределить эти товары на ограниченное количество пароходов, выделенных американской стороной. Такие ситуации были довольно типичными и в дальнейшем при организации ленд-лизских поставок.

Некоторые системные проблемы, возникавшие при транспортировке, можно выявить из обсуждения на совещании у заместителя председателя ПЗК К. И. Лукашева от 6 мая 1942 г. проблемы поставок арктических товаров. К числу проблемных вопросов, по словам К. И. Лукашева, относились «предупреждение недостачи, дело с транспортом, обеспечение грузами пароходов, своевременная доставка грузов в порты, продвижение наших заявок в Ленд-лизе»¹⁵. По сообщению начальника отдела продовольственных товаров ПЗК тов. Каплуна по итогам состоявшихся переговоров с Администрацией ленд-лиза, были достигнуты следующие договоренности: «мы должны немедленно передать в Ленд-лиз все реквизиции

по арктическим товарам, чтобы они имели возможность дать полную маркировку фирмам и поставщикам». Появилась благоприятная возможность «получить все товары, но при условии, если мы дадим все данные, включая маркировку». Для ускорения поставок Каплун предлагал «поставить перед Департаментом сельского хозяйства вопрос об организации для нас складов для арктических товаров», «просить их складывать товары по пароходам», а также «просить организации, которые поставляют товары, высылать документацию комплектно» («документы должны приходиться комплектно с указанием номеров ящиков, наименования и т. д.»).

Начальник Транспортного отдела ПЗК Доросинский подчеркнул особые требования НКВТ СССР по обеспечению срочности отправки именно арктических грузов: «Нам представлен нашим наркоматом ориентировочный план». Он доложил о срочных мерах по обеспечению поставок для Арктики: «Мы послали тов. Гольцову письмо, [...] подготовить все необходимое к ремонту... прибывающих на Западный берег судов; т. к. срок ремонта не более 8–10 дней. Писали в Мэритайм Коммишюн (Морская комиссия. — *Примеч. авт.*), просили сообщить о возможности проведения ремонта в столь краткие сроки, они согласились обязать все отделы дать транспортному отделу планы погрузок арктических товаров с указанием № реквизиции, наименования порта назначения. Это очень важно, т. к. мы не можем грузить вместе такие товары, как суно и масло и другие комбинации товаров»¹⁶.

Все выступавшие подчеркивали необходимость полной и четкой маркировки товаров. И. А. Еремин предложил «разбить наши заявки на массовые продуктовые, медицинские, металлы и оборудование, которые они (американцы. — *Примеч. авт.*) должны поставить через Ленд-лиз для Арктики». Товарищ Степанов предложил, с другой стороны, запросить объединения НКВТ и потребовать у них «полной маркировки размещаемых нами товаров и оборудования для Арктики, т. е. порты назначения»¹⁷.

Важнейший узел проблем охватывал организацию транспортировки грузов с заводов по территории США, их хранения в портах и на складах, промежуточных базах, и, конечно, ряд технических вопросов, связанных с погрузкой, а также оформлением грузов.

В постановлении ПЗК от 6 мая по итогам совещания у К. И. Лукашева был принят ряд важных решений по организации доставки в порты грузов, в частности по арктическому заказу: «1) Транспортному отделу уточнить сроки прибытия и отбытия пароходов, т. к. в зависимости от этого находится размещение ряда товаров, материалов и оборудования.

2) Транспортному отделу обеспечить организацию складирования арктических грузов в особые склады с выделением грузов по портам назначения, исходя из маркировки...»¹⁸

Особое внимание было уделено упорядочению маркировки грузов: «Во избежание путаницы при отгрузке товаров из портов начальники отделов должны представить Транспортному отделу точную номенклатуру грузов с указанием маркировки, а именно: наименование, порт отгрузки, №№ реквизиций». Если же товары «случайно» поступили в порт без маркировки, Транспортный отдел был обязан «обеспечить точную маркировку товаров в портах»¹⁹.

Арктический заказ носил срочный, ограниченный сезонными условиями характер. Борьба за его реализацию показывает пример организации относительно слаженной работы советских и американских ведомств, под жестким контролем из Москвы. Уже 21 мая 1942 г. К. И. Лукашев выступил на заседании ПЗК с докладом о положении дел по снабжению Арктики. По его словам, список товаров, которые должны были поставляться в Арктику, был прислан из Москвы в начале января, часть поставок планировалась по ленд-лизу, часть — за наличный расчет, т. е. проходила через «Амторг». По одному из отделов «присланные спецификации не совпадали с американскими», в связи с чем ПЗК добивалась у Администрации ленд-лиза разрешения «разослать людей по заводам для подыскания необходимого нам материала»²⁰.

География отправок по арктическому заказу охватывала целый ряд портов США. По данным Лукашева, всего предполагалось «поставить в Арктику 80 000 тонн. Этот груз будет распределен на 21 советский пароход. 9 пароходов пойдут в Западный Сектор Арктики и будут грузиться в Нью-Йорке и Нью-Орлеане. 12 пароходов пойдут в Восточный сектор Арктики. В Восточный сектор грузы из Нью-Йорка, Нью-Орлеана, Сиэтла и Сан-Франциско». Для оказания помощи в отгрузках товаров предлагалось послать представителей ПЗК во все порты.

В постановлении ПЗК от 21 мая 1942 г. подчеркивалось: «Имея в виду ограниченность навигации в Арктике, принять меры к тому, чтобы закончить сосредоточение в портах арктических грузов не позже 15 июня». В целом констатировалось, что «дело о размещении и поставке арктических грузов в порты» шло удовлетворительно.

За реализацией этого заказа строго следили из Москвы: пункт 8 постановления, в частности, гласил: «Разрешить адмиралу Акулину произвести необходимую замену в составе экипажа теплохода “Мичурин” — экипажем с погибшего парохода “Ашхабад”, с немедленным докладом тов. Микояну»²¹.

Последующие действия свидетельствовали о дальнейшем формировании выполнения этого заказа: уже 26 мая Транспортным отделом был разослан график реализации арктической программы. 27 мая проведено еще одно заседание у К. И. Лукашева по арктической программе. Постановлением ПЗК от этого числа, в том числе, указывалось на ряд новых мер по интенсификации контроля над поставками и отгрузками: «5. Тов. Доросинскому немедленно дать указания уполномоченным в портах начать особый учет поступления и отгрузок арктических товаров и оборудования; обязать уполномоченных немедленно сообщать о прибывающих и отправляемых грузах в Транспортный отдел.

6. Обязать Транспортный отдел... начиная с 29 мая ежедневно информировать отделы о поступлении товаров в порты»²².

Серьезный кризис в доставке ленд-лизовских грузов, переросший в системные разногласия между союзниками по вопросу поставок, возник летом 1942 г. в связи с гибелью северного конвоя PQ-17. Вот как характеризовали этот непростой период руководители ПЗК А. И. Беляев и К. И. Лукашев в упоминавшемся выше докладе А. И. Микояну «Об обстановке работы по поставкам и отгрузкам товаров в Советский Союз по Второму протоколу» от 5 декабря 1942 г.: «Уже в начале июля, в связи с неудачами конвоирования

судов в Архангельск... американцы (Бернс) заявляют по настоянию англичан... они вынуждены будут прекратить отгрузки товаров на север», и информировали Комиссию о том, «что отправки товаров на север будут возобновлены только при значительном улучшении обстановки». Политика американской стороны в отношении отгрузок резко изменилась: они, по словам руководителей ПЗК, «вытесняли нас из лучших портов; не рассматривали наших заявок на срочное оборудование, особенно под предлогом, что нам не на чем вывезти это оборудование и товары». Именно тогда был установлен особо жесткий «порядок, при котором после 45-дневного лежания товаров в порту они имеют право передать товар в распоряжение других, кто имеет потребность в них и транспортные возможности отгружать». Только со второй половины августа произошло «некоторое улучшение», в связи с решением англо-американской стороны о возобновлении северных конвоев с середины сентября, но системные недостатки продолжали сохраняться, и главной проблемой, по мнению руководителей ПЗК, оставалась отгрузка²³.

Основополагающие принципы взаимоотношений между ПЗК и американскими ведомствами в вопросах поставок и отгрузок товаров для СССР из портов США были согласованы, уже по результатам накопленного практического опыта сотрудничества, осенью 1942 г. В письме от 21 сентября генерал Бернс, Уполномоченный Совета по распределению вооружений, обратился к заместителю председателя ПЗК контр-адмиралу М. И. Акулину со следующим предложением: «Во избежание задержек в отгрузке и для содействия ускорению отправки материалов... мы хотели бы установить принципы деятельности нашего объединенного руководства»²⁴.

К числу этих основополагающих принципов американская сторона отнесла следующие положения:

«I. Ежемесячные планы отгрузок для СССР должны представляться как можно ранее Отделу снабжения СССР Управления по ленд-лизу, обо всех изменениях планов он должен немедленно извещаться. Эти планы должны также сообщаться Вашим ответственным уполномоченным по транспорту в различных портах погрузки. Отдел снабжения СССР возьмет на себя извещение соответствующих заинтересованных американских правительственных учреждений.

1. Местонахождение советских судов, даты прибытия, тоннаж и т. д. будут регулярно сообщаться Отделу снабжения СССР для надлежащего сопоставления тоннажа и желаемого груза.

2. Грузы должны направляться в порт в соответствии с месячным расписанием. Отдел снабжения СССР Управления ленд-лиза возьмет на себя заботу обо всех необходимых разрешениях для направления грузов в порт таким образом, что будут выдаваться индивидуальные разрешения на отгрузку.

3. Советские торговые представители в Вашингтоне должны договориться с различными снабженческими и транспортными учреждениями об ускорении отдельных отгрузок в соответствии с общим планом.

4. Прибытие товаров в порты должно быть надлежащим образом и полностью занесено на диаграммы Вашими агентами по отгрузке — “Мур и Маккормик”, а их записи должны всегда совпадать с записями портовых агентов Воен-

ного министерства, ведущих текущий учет всех наличных вагонов с советским грузом. Всякие противоречия в этих записях должны устраняться на месте путем соответствующей координации со стороны наших представителей и представителей Военного министерства, а также других учреждений по снабжению и транспорту... Необходимо принять меры к тому, чтобы все соответствующие учреждения в портах оперировали одними и теми же фактами.

5. Погрузка материалов, предоставляемых СССР на основе ленд-лиза, на советские суда или на другие суда союзных наций, выделенные для СССР, должна происходить под совместным контролем советского оперативного должностного лица в данном порту (такowymi являлись уполномоченные ПЗК в портах США. — *Примеч. авт.*) и представителей Советского агентства по отправке грузов и Администрации военного судоходства. Планы погрузки должны составляться на местах в соответствии с предварительным соглашением с капитаном судна, и эти планы погрузки должны тщательно соблюдаться и не меняться в течение погрузки как местными, так и вашингтонскими представителями, за исключением предусмотренного ниже.

6. Ваши представители в портах должны находиться полностью под руководством Вашего Транспортного отдела, а торговые представители не должны, как правило, присутствовать в портах погрузки.

7. Всякий груз, который предназначен для погрузки на определенное судно, должен быть погружен на данное судно, а всякий груз, погруженный на судно, должен оставаться на этом судне...

8. Никакие изменения в Вашем плане не должны касаться судов, находящихся в процессе погрузки, и могут касаться лишь последующих судов.

9. Сверхурочные работы по погрузке должны быть организованы таким образом, чтобы все люки заполнялись одновременно, разрешение на сверхурочные работы должно выдаваться советскими представителями в портах и представителями Администрации военного судоходства²⁵.

Итак, американская сторона желала установить строгий порядок транспортировки, предназначенных для СССР товаров в соответствующие порты, нахождения товаров в портах и их отгрузок. В заключение, впрочем, Бернс оговаривался, что, «возможно, что время от времени может возникать чрезвычайное положение, которое может потребовать временного приостановления проведения вышеупомянутых принципов», и выразил готовность обсудить с представителями ПЗК «возможные изменения»²⁶.

В ответном письме на имя генерала Бернса, датированном 1 октября 1942 г., контр-адмирал Акулин выразил большую благодарность американской стороне за «желание ускорить отгрузку материалов» и детально обосновал позицию советской стороны по всем предложенным американцами пунктам. В ответ на параграф 1 письма Бернса Акулин подчеркнул, что советская сторона также желала «устанавливать заранее ежемесячные планы погрузки по всем направлениям, т. е. в порты Персидского залива, северные порты и порты Дальнего Востока, т. к. наличие этих трех планов позволило бы разработать общий план отгрузок грузов»²⁷ и явилось бы своего рода гарантией от последующих незапланированных изменений.

При этом, принимая на себя обязательство предоставлять ежемесячные планы отгрузок Отделу снабжения СССР Управления по ленд-лизу, советская сторона просила американскую составлять определенный «план предоставления тоннажа, предусмотренного для перевозки материалов для СССР в порты Персидского залива и в северные порты. Акулин обращал внимание на сложившуюся практику, когда «суда, имеющие назначением Персидский залив, были предоставляемы нам только к концу того месяца, на который они были запланированы»²⁸.

По поводу 2 параграфа письма Бернса Акулин выразил обещание советской стороны регулярно сообщать Отделу снабжения СССР соответствующие сведения (местонахождение советских судов, даты прибытия, тоннаж).

В ответ на параграфы 3 и 4 Акулин обещал принять «меры к обеспечению необходимого контакта с соответствующими правительственными учреждениями США для ускорения отдельных отгрузок». При этом он высказал следующую претензию к американской стороне: «нас не информируют относительно дат отправки груза, движения и местонахождения груза и приблизительного периода времени, необходимого для прибытия его в порт. Мы встретили много затруднений в наших попытках получить... такую информацию». В связи с этим представитель ПЗК просил американцев установить «контроль за движением грузов» и своевременно извещать советских представителей «относительно движения этих грузов, а также относительно каких-либо задержек».

По поводу изложенных в 5 параграфе письма Бернса требований американцев по строгому оформлению и учету грузов, прибывших в порты, Акулин выразил полное согласие советской стороны и выразил просьбу «направлять всю необходимую информацию агентам “Мур Маккормик”, [...] в особенности в отношении порта Портленд, в котором все грузы сосредоточены на железнодорожной станции Паско»²⁹.

По поводу 6 и 7 параграфов, касавшихся порядка погрузки и деятельности советских представителей в портах, Акулин сообщил, что планы погрузок составлялись на местах и утверждались лично им как ответственным лицом от ПЗК. Он уточнил, что ПЗК назначила в каждый порт отгрузки «представителя Закупочной комиссии, ведающего вопросами отгрузки, который является представителем нашего Транспортного отдела»³⁰.

Требования неизменности планов погрузки и погрузки груза именно на предназначенное ему судно (параграфы 8 и 9) не вызвали никаких возражений представителя ПЗК. Вместе с тем на основании уже накопленного практического опыта, адмирал Акулин выделил основные причины нарушений планов погрузки, в чем виноваты были именно американские ведомства: «а) Трудность получения соответствующего тоннажа, изменения в отношении уже выделенного тоннажа и сроков предоставления его нам; б) Неприбытие грузов в порты в назначенное время». От имени советской стороны представитель ПЗК просил американцев уделить этому вопросу особое внимание.

По поводу заключительного параграфа 10 — о порядке сверхурочных работ в портах, Акулин наряду с согласием заявил особую претензию, связанную с проблемами погрузок в Портленде. Он выразил мнение, что «в порту Портленд задержки отправления судов являются результатом очень медленной погрузки,

вызванной отсутствием грузчиков» и просил увеличить число грузчиков, с тем чтобы «довести погрузку до 200 тонн на один люк в день» (для сравнения: в реальности того времени «размер погрузки не превышал 100 тонн на 1 люк в день») ³¹.

Контр-адмирал Акулин особо остановился на раскрытии причин задержек в отгрузке судов, к числу которых относилось отсутствие необходимых документов на значительное количество грузов, прибывавших в порты, что не позволяло производить погрузку этих грузов. Целый ряд специфических «оперативных препятствий» возник в Портленде: «а) Навигационные затруднения осенью и зимой; б) Невозможность применения судов большой осадки вследствие недостаточной глубины; в) Недостаток механического оборудования для погрузки и снабжения топливом; г) Чрезмерная высота швартовов; д) Ограниченная пропускная способность железных дорог и отсутствие соответствующих складских устройств для тех материалов, которые ожидаются в ближайшем будущем» ³². В результате составить предварительные планы погрузок было практически невозможно.

От имени ПЗК адмирал Акулин с благодарностью отметил, что «Отдел снабжения СССР Управления ленд-лиза принял все необходимые меры для урегулирования положения с документами». Вместе с тем он обратился к Бернсу с просьбами по конкретным вопросам, связанным с ускорением отправки ленд-лизовских грузов в СССР: «а) Чтобы Вы предоставили нам возможность погрузки в порту Сиэтл судов большого водоизмещения» — количеством до десяти судов; «б) Чтобы Вы способствовали устройству склада в Портленде, в котором могли бы храниться наши грузы в количестве равном месячным поставкам». В заключение он заверил американцев в полной готовности советской стороны «сделать все для достижения тесной координации и сотрудничества с целью удовлетворения наших взаимных интересов» ³³.

Как видно из документации ПЗК, главную роль в работе с советскими грузами в портах играло американское агентство «Мур Маккормик». Качество работы ее агентов вызывало немало нареканий, обвинений в некомпетентности аппарата фирмы «Мур Маккормик» со стороны советских представителей в портах. В руках фирмы находилась вся документация по отправляемым грузам и пароходам, а советские представители зачастую не имели доступа к этим документам.

Так, на заседании ПЗК от 12 мая 1942 г. при обсуждении вопроса «о предъявлении всех документов на погибшие пароходы» работники ПЗК указывали на наличие «массы неразобранных документов на погибшие суда». Начальник Отдела металлов А. А. Ростарчук, в частности, доложил: «Порядок, существующий с Ленд-лизом, не дает возможности выверить, какие именно документы являются для того или иного парохода, а “Мур Маккормик” к каждому манифесту на отправляемый пароход имеет подлинные документы... С манифестами таких документов нет, а “Мур Маккормик” после ухода парохода все документы рассылает в соответствующие департаменты» ³⁴.

По сообщению на заседании ПЗК от 13 августа 1942 г. тов. Зайцева, посланного в командировку в Сиэтл в июне для проверки состояния отгрузок по арктической программе, «аппарат агентства “Мур Маккормик” очень слаб, были собраны во время арктической навигации домашние хозяйки, неграмотные, много путали» ³⁵.

8 августа 1942 г. состоялось даже обсуждение на заседании ПЗК всерьез вопроса о предложении представителя «Амторга» М. Гусева о передаче функций фирмы «Мур Маккормик» «Амторгу». В докладе Гусева подробно освещались функции агентства «Мур Маккормик» в связи с поставками ленд-лизских грузов и их взаимоотношений с советскими работниками. В частности, докладчик указал: «Сейчас “Мур Маккормик” поставляет грузы, дает документы и обрабатывает эти документы. План погрузки поставляется нами, мы указываем как грузить грузы. “Мур Маккормик” связан со стивидорами (компания, занимающиеся погрузкой судов. — *Примеч. авт.*), определяет по кубатуре как распределить грузы. Составляется погрузочный план и затем идет погрузка. “Мур Маккормик” составляет коносаменты, манифесты и дает их нам. Работа из оперативной перешла в бумажную. Учетные документы не очень точные. Они получают солидную сумму — 15 центов с тонны, в портах имеют своих агентов. На техническое снабжение, продовольственное снабжение мы имеем непосредственно договоры с фирмами»³⁶.

Штат фирмы «Мур Маккормик» составлял около 130 человек. Они, по словам Гусева, «производят расплату с рядом фирм, предъявляют счета нам», при этом документы «обрабатываются плохо, пишут расходы на оберточной бумаге... Из 50% судов в настоящее время нами забраковано документов на 1000 тыс. [...] С документами идут непрерывные скандалы... Они имеют информацию о всех грузах, через них американские власти в полном курсе движения наших грузов». С другой стороны, докладчик отмечал, что «состав их работников мы не имеем права проверять. Настроение людей, работающих в фирме “Мур Маккормик”, к нам неважное»³⁷.

Вместе с тем Гусев отметил проблему агентства «Мур Маккормик» с точки зрения внутренней политики и взаимоотношений между различными американскими ведомствами: «Фирма “Мур Маккормик” имеет свое влияние в Конгрессе, в Сенате, Морская комиссия пыталась “отшибить” “Мур Маккормик”, чтобы мы отказались от “Мур Маккормик” и договорились с другой фирмой. В ряде случаев они пытались это дело навязать нам»³⁸. По мнению Гусева, советская Закупочная комиссия имела достаточный аппарат, в том числе своих представителей в портах.

Заместитель председателя ПЗК М. И. Акулин поддержал предложение М. Гусева. Однако многие ответственные работники ПЗК высказали ряд серьезных возражений. Л. А. Разин указал на то, что советских представителей в портах преследуют ежедневные неприятности и проблемы, и в целом «не хватает людей. Если мы хотим брать дело погрузки в портах в свои руки, мы должны поставить на это дело своих советских толковых людей... У нас не налажена связь со стивидорскими компаниями». В похожем духе высказался И. А. Еремин, указав, что в предложении Гусева «есть политическая выгода, но мы должны исходить из реальных возможностей»³⁹. С учетом нехватки людей, отсутствия материальной выгоды и т. д., идею Гусева он назван нереальной.

К. И. Лукашев отметил, что предложение о замене «Мур Маккормика» «Амторгом» вызвало бы «неблагоприятную реакцию американского Правительства по политическим причинам». Кроме того, он добавил, что «у нас

мало связи с железнодорожными компаниями» (которые доставляли грузы в порты). С точки зрения человеческого фактора, «если взять кадры от “Мур Маккормик”, [...] то опять возьмем тех же профашистов, которые работают и сейчас. Если взять других американцев, то основная квалифицированная часть населения ушла в армию и все квалифицированные люди используются американским Правительством»⁴⁰.

По мнению работника ПЗК Голикова, «если мы поставим вопрос о передаче [...], этот вопрос будет обсуждаться в Конгрессе, и нам не разрешат этого делать. Генерал Сполдинг, когда мы ставили этот вопрос в прошлом году, заявил, что он не позволит создавать, якобы, коммунистические организации в портах. Нам не дадут поставить на эту работу своих людей». Кроме того, немаловажный аргумент состоял в том, что «менять фирму нецелесообразно», поскольку «эта фирма уже знает, что мы хотим и как мы работаем»⁴¹.

Председатель ПЗК генерал Беляев в итоге подчеркнул, что Советское правительство считало главной задачей обеспечение скорейшей доставки грузов. По поводу «политического вопроса» он подчеркнул, что «в условиях Америки мы не можем избавиться от профашистских элементов, ибо своих людей со знанием языка у нас не хватает. Следовательно, мы все равно будем окружены американцами. Важно учесть взгляды на это американцев»⁴².

В постановлении ПЗК от 8 августа 1942 г. было указано: «Поручить тов. Гусеву подготовить доклад А. И. Микояну с обоснованием того, «почему надо взять на себя функции фирмы “Мур Маккормик”» — какая от этого будет выгода, какой необходим аппарат. Финал обсуждения этого вопроса становится очевидным из резолюции, наложенной на первую страницу документа: «Вопрос отпадает, т. к. АМПРА не согласен»⁴³.

Был, правда, и такой эпизод в истории советско-американского сотрудничества, который имел место 16 ноября 1942 г. Генерал Бернс посетил офис председателя ПЗК А. И. Беляева. Целью беседы явилось вручение советской стороне письма «по вопросу о некоторых изменениях в системе работы по отзыву и направлению наших грузов в порты, и о том, что наш агент “Мур Маккормик” от нас уходит и поступает в распоряжение американцев». Бернс желал узнать мнение об этом советской стороны⁴⁴.

Однако известие об уходе «Мур Маккормика» реализовано не было. В последующие годы фирма продолжала работать, вызывая по-прежнему немало нареканий с советской стороны. Уже в начале 1944 г. комплекс взаимоотношений в портах между советскими представителями и американскими организациями осветил начальник Учетно-экономического отдела ПЗК А. Солдатов, который прибыл в Портленд 15 февраля 1944 г. и на месте ознакомился «с учетом операций по отгрузке товаров через Западный берег», о чем отправил информацию в Москву на имя начальника Учетно-экономического отдела НКВТ Б. Г. Колпакова. По мнению Солдатова, «наш аппарат в Портленде по существу дублирует работу по учету грузов, проводимую аппаратами С.Д.С. (организация, которая занимается доставкой грузов в порт) и “Мур Маккормик”»⁴⁵.

Советский представитель снова обрушился с критикой на американские организации за плохое качество их работы: «Необходимость дублиро-

вания работы по учету объясняют плохой работой СДС и “Мур Маккормик” и поэтому нет уверенности в составленных ими данных, что может нарушить своевременную отгрузку и обеспеченность наличия в портах грузов для погрузки на пароходы. Слабым местом до сих пор является учет грузов, находящихся на подходе в порты Западного берега, что полностью зависит от своевременного получения сведений от СДС».

Порядок ведения учета в Портленде работниками ПЗК был представлен следующим образом: «первичный оперативный учет в Портленде ведется непосредственно в оперативных группах (6 групп), и каждую пятидневку сведения о движении товаров по группе передаются тов. Захарову, последний составляет сводную пятидневку по Портленду и включает другие порты Западного берега (Сан-Франциско, Сиэтл и др.)».

Солдатов отметил, что во время его поездки во Владивосток, на стадии получения грузов в СССР, им были «подобраны факты небрежного составления и допущения ошибок в судовых документах в портах Западного берега и в частности в Портленде». Об этих ошибках было «сообщено “Мур Маккормику”, имеется заверение, что улучшит работу»⁴⁶.

При обсуждении с учетным работником ПЗК в Портленде Захаровым вопроса о «возможности составления пятидневных отчетов с отражением полного движения грузов за пятидневку по форме пятидневки, составляемой в Вашингтоне», выяснились расхождения «между данными тов. Захарова и данными, сообщаемыми Учетным отделом из Вашингтона». В частности, по отгрузке грузов в СССР «учетный отдел в Вашингтоне вследствие позднего получения судовых документов, особенно по пароходам, ушедшим в последние дни отчетного периода, не имеет возможности включить их в отчет, тогда как тов. Захаров имеет полную возможность включать их в свои отчеты своевременно». Советские представители по этому поводу «имели беседы с “Мур Маккормик” об ускорении высылки документов в Вашингтон, последний обещает высылать без задержек, но иногда задержка зависит от метеорологических условий и самолет с большим опозданием прибывает в Вашингтон». Пришли к выводу, что «имеется единственная возможность данные об отгрузке грузов в отчет Учетного отдела в Вашингтоне включать по телеграфным данным, сообщаемым тов. Захаровым».

Что касалось данных по приходу грузов, отмечалось, что «тов. Захаров при приходовании грузов (так в документе. — *Примеч. авт.*) помимо установленных сведений, получаемых от “Мур Маккормика” о поступлении грузов, использует также данные, сообщаемые военной организацией о поступлении грузов в порт (“Мур Маккормик” задерживает сведения о приходовании грузов (так в документе. — *Примеч. авт.*) на несколько дней)». В то же время, учетный отдел ПЗК в Вашингтоне получал только «установленные сведения от “Мур Маккормик”», поэтому получались «расхождения с данными по приходу с Западного берега. Отсюда, как следствие и расхождения в данных об остатках в портах Западного берега»⁴⁷.

По сообщению начальника Учетно-экономического отдела ПЗК А. Солдатова, «28 февраля 1944 г. он прибыл в Нью-Йорк, где также познакомился

с учетом операций по отгрузке грузов в СССР. Противоположность организации учета на Западном берегу здесь, на Восточном берегу», заключалась в том, что «наш аппарат учет грузов не ведет. Все данные по учету движения грузов получают от СДС и “Мур Маккормик”». По данным автора документа, заместитель председателя «Амторга» М. Гусев «поручил тов. Лукьянову (не учетный работник) получать сводки от СДС и “Мур Маккормик” в Нью-Йорке и Филадельфии» и составлять общие пятидневные сводки по всему Восточному побережью. По мнению Солдатова, «надлежащего контроля за правильностью получаемых данных нет, а также номенклатура грузов не соответствует нашей номенклатуре (особенно по металлам)». Для того чтобы улучшить качество отчетных данных по Восточному побережью, автор документа посоветовал привлечь к этому делу специалистов по учету: двух человек в Нью-Йорке, и одного — в Филадельфии. Эти три специалиста должны были обеспечить «представление пятидневной отчетности с включением данных о количестве грузов, находящихся в пути в порты Восточного берега».

При этом он отметил очень важную особенность работы порта Нью-Йорка, где «складирования грузов в портах не производится. Груз с железной дороги и внутренних складов в основном на баржах доставляется к пароходу и причалу только в количествах, предназначенных для погрузки на определенный пароход»⁴⁸.

2. Проблема доставки и нахождения грузов в портах

Большую трудность представляла на первом этапе доставка ленд-ливских грузов в порты, особенно это касалось Западного побережья США. Ситуация с перегруженностью портов грузами применительно к периоду конца 1941 — начала 1942 г. уже описана выше. Применительно к середине 1942 г. типичная ситуация в портах была рассмотрена на заседании ПЗК от 8 июля 1942 г. С докладом «о положении грузов в портах, в частности в Сизтле», выступил заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев. Он предложил Транспортному отделу Комиссии создать «диспетчерскую группу, которая следила бы за движением грузов с фирм до портов», а также «своевременно инструктировать уполномоченных портов». По поводу работы американского транспортного агента Лукашев в очередной раз подчеркнул, что «фирма “Мур Маккормик” работает плохо, изучением поступающих грузов не занимается». Особое внимание докладчик обратил на упаковку грузов, предложив «пересмотреть качество упаковки и размеры ящиков, кубатура ящиков может быть уменьшена»⁴⁹.

В постановлении ПЗК по данному вопросу было указано, что «июньский план отгрузок не выполнен вследствие того, что предоставленный нам тоннаж оказался ниже расчетного». В постановлении содержалось указание организовать специальную группу по Отделу морских перевозок. В числе других распоряжений Отделу морских перевозок предписывалось в семидневный срок «обеспечить отзыв грузов со складов в порты по спискам оперативных отделов», а контр-адмиралу М. И. Акулину «разработать материал о неудовлетво-

рительной работе агента “Мур Маккормик” и потребовать упорядочения его работы по нашим отгрузкам. Начальникам отделов обеспечить своевременную присылку документов с указанием точной маркировки грузов»⁵⁰.

Проблема доставки грузов являлась фактором, тормозившим погрузки и отправки. В качестве примера можно привести ситуацию с отправкой грузовиков и автомашин «Джипси» по всем направлениям, обсуждавшуюся на ряде заседаний ПЗК, в частности, 23 сентября 1942 г. Генерал Беляев зачитал телеграмму наркома по данному вопросу, и ситуацию подробно охарактеризовал контр-адмирал Акулин. По его докладу, «в Портленд, начиная с 1 сентября отгружено 2000 машин Джипси. Первые Джипси подошли 18-го июля — 527 штук. Мною было написано специальное письмо Генералу Гросс (так в документе. — *Примеч. авт.*), где я просил направлять машины как можно скорее, и я получил сведения о подходе Джипси. Не отгружались в основном потому, что они не пришли ко времени погрузки пароходов».

В отношении грузовиков, по сведениям Акулина, «в 200 милях* от Портленда было складировано 880 грузовиков, оставшихся от арктических судов, и мы просили т. Микояна разрешить отправить эти грузовики на Дальний Восток. Вначале т. Микоян не разрешил. Грузовики были в вагонах. Американцы нам заявили: или забирайте машины, или мы их будем складировать... Мы были вынуждены разгрузить грузовики с вагонов и складировать. Я послал вторично телеграмму наркому» с просьбой разрешить их отправку на Дальний Восток. На этот раз «нарком разрешил и 800 грузовиков были включены в 1500 грузовиков. Грузовики находились не в самом Портленде и их надо было доставить на баржах. Первые грузовики были погружены на пароход “Трансбалт” в количестве 200 шт., продолжают грузиться и другие пароходы. Железные дороги были перегружены, поэтому грузили на баржах»⁵¹.

Генерал Беляев спросил: «сколько кораблей было на юг, в Персидский залив за первую половину сентября?» Акулин доложил: «Мы погрузили по 200 грузовиков на пароход, сейчас грузим по 360. Таким образом, мы имели всего до 15 сентября 4 парохода на юг, на которых отгружено 800 штук... Мы договорились с англичанами, которые обещали в сентябре увезти на английских пароходах 1000 грузовиков»⁵².

Как высказался в ходе обсуждения этого вопроса начальник автотракторного отдела Карзов, он считал, что грузовики находились уже в Портленде, а они оказались «в 100—110 милях от Портленда, складированы, как скоро они поступили» — он не знал. П. С. Сельдяков прокомментировал: «грузовики подавались в течение 10 дней из Детройта» и сконцентрировались в Паско в 140 милях от Портленда и в Покейне (300 миль).

Карзов отметил также, что он не имел плана погрузки судов, и сложилась ситуация, что «корабли уходили, а Джипси еще не пришли». Он высказал и общую претензию в адрес Портленда: «Мы никогда в Портленде не можем сконцентрировать то количество грузов, которое должно быть непосредственно в порту, потому что порт имеет небольшую пропускную способность.

* 1 миля = 1,6 км. — *Примеч. ред.*

Если сконцентрируем в порту 2000 Джипси, то забьем весь порт, предполагалось, что они будут сконцентрированы на Паске (так в документе. — *Примеч. авт.*) [...] По мере подхода пароходов будут посылаются требования и эти грузы в течение 2-х дней будут доставляться к пароходам»⁵³.

Адмирал Акулин рассказал о подробностях этой истории, продемонстрировав механизм возникновения трудностей с доставкой и борьбы с ними: «Джипси были под специальным наблюдением и все же шли 18 дней. Нам были сообщены номера вагонов и за этими вагонами было специальное наблюдение, нам сообщали, где они находятся. Раза два тов. Карзов сообщал мне, что Джипси, якобы, задерживаются в пути. Это не подтвердилось... Я звонил в Военный департамент и всякий раз мне подтверждали: не было такого момента, чтобы Джипси задерживались. Какие были трудности? Машин не было в Портленде, они все были складированы, их надо было погрузить на баржи, было одно непродуманное обстоятельство, которое я не знал, это никуда не годная упаковка, пришлось ремонтировать»⁵⁴.

В постановлении ПЗК по данному вопросу было указано, что «тов. Карзов не в курсе графика погрузок, как советских, так и иностранных судов по портам, что является совершенно ненормальным и недопустимым в будущем». Констатировалось, что «Комиссия считает, что план погрузки автомашин Джипси, изложенный в телеграмме... тов. Карзова на имя наркома, может быть выполнен в сентябре». Адмиралу Акулину предписывалось «гарантировать погрузку 800 шт. машин в сентябре»⁵⁵.

Положение дел с грузами в портах применительно к концу 1942 г., во многом связанное с проблемой доставки грузов в порты, было охарактеризовано с американской позиции генералом Уэссоном, помощником администратора ленд-лиза в беседе с начальником отдела металлов ПЗК А. А. Ростарчуком от 14 декабря 1942 г. Ростарчук нанес визит американскому представителю «с целью выяснить вопрос о продвижении грузов с приоритетными металлами в порты Западного побережья». По словам Ростарчука, «на мое заявление, что ряд стратегических материалов (кобальт, цинк, молибден, алюминий и ряд высококачественных легированных сталей) задерживаются на промежуточных станциях, на пути в Западные порты, что грозит срывом декабрьского плана отгрузки металлов, утвержденного нашим Правительством, генерал Уэссон ответил, что в районе западных портов имеется около 5000 вагонов ленд-лизовских грузов, предназначенных для Советского Союза... При опоздании прибытия наших пароходов по декабрьскому расписанию, такое скопление грузов может создать угрожающее положение для пропускной способности железной дороги и портов западного района». В связи с этим, как указывал Уэссон, «Военно-транспортный контроль вынужден ограничивать дальнейшее движение наших грузов в порты Западного побережья»⁵⁶.

Кроме того, Ростарчук сообщил, что в портах Западного побережья Олимпия, Такома и Сиэтл, напротив, имел место «недостаток грузов первоочередных металлов и... имеющиеся там пароходы могут оказаться недогруженными». Генерал Уэссон ответил, что «это положение он поручит проверить чиновникам Ленд-лиза, [...] если это подтвердится, Военно-транспортный контроль даст разрешение

на провоз металлов первой очереди в вышеуказанные порты. Он рекомендовал инструктировать наших представителей в портах связаться с военными властями для проверки наличия грузов металла в портах Сиэтл, Такома, Олимпия и договориться на месте о дополнительной доставке грузов первоочередных металлов»⁵⁷.

В течение беседы генерал Уэссон несколько раз подчеркивал, что «график прибытия советских судов в порты Западного побережья, как правило, не выдерживается, и поэтому ему крайне трудно договориться в Военно-транспортном комитетом о бесперебойной доставке наших грузов в порты Западного побережья». Представитель Администрации ленд-лиза просил довести это до сведения «руководства наших правительственных органов»⁵⁸.

Своего рода «узлом противоречий» оказался порт Портленд на Западном побережье США, через который американское руководство стремилось отправлять львиную долю грузов для СССР. При транспортировке в Портленд все грузы сосредотачивались на железнодорожной станции Паско.

В беседе адмирала М. А. Акулина с представителем фирмы СДС — «Коммершиал Диспэтчинг Корпорейшн» — Портленд Е. Е. Суини от 12 апреля 1943 г., состоявшейся в кабинете уполномоченного ПЗК по Западному побережью, Акулин поинтересовался мнением американцев о работе местных организаций, связанных с отправкой грузов в Советский Союз и претензиях к аппарату уполномоченного ПЗК по Западному побережью. М-р Суини высказал такие претензии к советским представителям: «изменения в аллокационных листах и несвоевременная информация о прибытии пароходов. При неожиданной постановке пароходов под погрузку очень трудно подтягивать грузы к порту, т. к. их контроль над грузами распространяется только на портовый район. Сортировочная станция Паско не является подконтрольной ему организацией и поэтому отзыв с нее сопряжен с многими трудностями»⁵⁹.

Представитель американской фирмы указал на особенности и ограничения порта Портленда: «ввиду того, что номенклатура грузов в Портленде очень обширна, подбор грузов, при неожиданной постановке пароходов большого тоннажа под погрузку очень трудное мероприятие. Нужно принять во внимание то обстоятельство, что Портленд не располагает большой сетью подъездных путей, это не Нью-Йорк. Это одна из главных причин, заставляющих его настаивать на резком сокращении изменений аллокационных листов и планов погрузки»⁶⁰.

Подробный обзор состояния транспортировки грузов в Портленд через Паско сделал контр-адмирал Акулин в состоявшейся 10 августа 1943 г. в городе Паско беседе с полковником Ф. М. Барреллом, начальником перевалочного пункта станции Паско. На встрече в кабинете Баррелла присутствовали с советской стороны М. И. Акулин, Т. И. Калинин, М. Гусев, с американской — полковник Баррелл, майор Дэвис, капитан Диксон.

Акулин заявил, что он прибыл в Паско с целью «познакомиться с работой станции, состоянием хранения и отправки русских грузов и выяснить, почему русские грузы задерживаются в Паско и медленно направляются в Портленд, где ощущается острая нехватка грузов», в результате чего «простаивают пароходы». Полковник Баррелл заявил, что «о Паско сложилось неверное мнение, как о пункте, где постоянно задерживаются грузы». По мнению начальника

станции Паско, это не соответствовало действительности: «Паско после получения приказа из Портленда направляет грузы в течение 24 часов и самое большее — в течение 48 часов». Однако, согласно его объяснению, «советские представители в Портленде запрашивают груз за 10 дней», а «мы в Паско указание об отправке грузов получаем с опозданием на 4–5 дней», поэтому прибытие грузов в Портленд запаздывает. При этом Баррелл подчеркнул, что руководство перевалочной станции не несло ответственности «за прохождение грузов в пути до Портленда и Сиэтла»⁶¹.

Контр-адмирал Акулин спросил, сколько вагонов отправлялось из Паско в Портленд в сутки. Полковник Баррелл ответил, что «Паско ежедневно направляет в Портленд от 75 до 120 вагонов грузов». Но также разъяснил причины различных технических трудностей и нехватки рабочей силы, что препятствовало продвижению советских грузов. В частности, по словам Баррелла, «в связи с открытием военного завода в районе Паско часть рабочей силы ушла со складов на завод, т. к. последний выплачивает лучшие ставки».

По поводу отправки вагонов он разъяснил, что «количество вагонов зависит от того, откуда берется груз со складов или открытой площадки. Если погрузка идет с открытой площадки, Паско может грузить до 150 вагонов. Погрузка со складов дело очень трудоемкое и занимает много времени, особенно погрузка латуни»⁶².

Акулин спросил, «сколько русских грузов находится в Паско». Баррелл сообщил следующие данные: «На 8 августа в Паско числится 2852 вагона, т. е. примерно 100 000 т[онн] грузов. 1 июля 1943 г. было 3321 вагон, 17 июля — 3942 вагона».

Далее советский представитель поинтересовался, «было ли такое положение в Портленде, когда склады были постоянно забиты русскими грузами, что дальнейшее размещение грузов было невозможно». На это полковник Баррелл ответил, что «такого положения не было, ибо Паско может принять большое количество грузов, особенно на открытых площадках»⁶³.

Еще одна беседа М. И. Акулина с Ф. М. Барреллом состоялась на следующий день, 11 августа, судя по ее содержанию, после посещения советскими представителями складских помещений Паско. В начале разговора Акулин поблагодарил полковника Баррелла за предоставленную возможность осмотра складов и спросил, «почему в Паско выгружается цинк, вместо прямой отправки его в Портленд, где в нем ощущается острый недостаток».

Начальник станции Паско ответил, что «о прибытии всех высокоприоритетных грузов он немедленно ставит в известность Порт Эйдженси Портленда (Портовое агентство. — *Примеч. авт.*) и согласно указанию последнего оставляет эти грузы в Портленде или сразу же отправляет их в Портленд»⁶⁴.

Акулин в связи с этим поинтересовался, «нельзя ли грузы, которые явно будут отозваны Портлендом из Паско в ближайшее время, держать на колесах». Баррелл возразил, что «он может держать грузы на колесах только 3–4 дня. За простой каждого вагона приходится платить от 4,5 до 10 долларов в сутки»⁶⁵.

Представитель ПЗК также хотел узнать мнение Баррелла о состоянии хранившихся в Паско русских грузов. Полковник Баррелл заявил, что «о грузах, хра-

нящихся на складах, он вполне спокоен, т. к. здесь они не подвергаются никакой порче. Две недели тому назад из Вашингтона было несколько инспекторов, которые отметили, что металлы и металлические изделия, хранящиеся на открытых площадках, желательно было бы поскорее вывезти. Например, состоящие 40 думкаров (самодвигающиеся платформы) было найдено удовлетворительным, однако признано, что дальнейшее их пребывание на открытом воздухе опасно».

Акулин поинтересовался, «насколько документация в Паско обеспечивает быструю отправку грузов в Портленд». Баррелл ответил, что «учет грузов в Паско проводится как по-вагонно, так и по-номенклатурно. При запросе Портленда погрузить такой-то вагон с таким-то грузом, нахождение этого вагона и груза занимает не более пяти минут, причем работники Паско могут сразу же сказать номер склада, номер секции и номер ворот, у которых груз расположен»⁶⁶.

Характеристика параметров и функций сортировочного пункта Паско в 1944 г., когда был достигнут пик поставок по ленд-лизу, была дана в отчете отделения Закупочной комиссии по Западному побережью. В документе отмечалось, что Паско находилась под правительственным контролем, и являлась крупнейшей сортировочной и перевалочной станцией в этом районе. Она имела «ядро вместимостью на 3114 вагонов и запасные пути общим протяжением 36 миль и вместимостью на 6228 вагонов». В отношении роли Паско в отправках ленд-лизовских грузов в СССР в документе говорилось следующее: «Практически для всех наших грузоотправок Паско является пунктом, в который первоначально отзываются грузы для последующего хранения, т. к. по требованию армии отзыв грузов в порт производится только против названного груза, прибытие которого ожидается в ближайшие дни, дабы не занимать вагонами портовую сеть и не забивать склады»⁶⁷.

В целом очевидно, что одной из важных проблем, волновавших советских представителей, являлась своевременная доставка грузов, предназначенных для СССР. Проблема усугублялась политикой американского правительства, в частности, установлением так называемого 45-дневного срока, в течение которого «русские грузы» могли находиться в порту. В случае их «невывоза» в течение данного срока они должны были отправляться обратно на склады.

При транспортировке случались и потери ценных грузов. О таких фактах доложили начальники отделов ПЗК на заседании от 24 августа 1942 г., где обсуждалась директива наркома о предстоящей работе Комиссии. Тогдашний начальник отдела связи Савин заявил о «задержании грузов в портах» и продолжил: «По-моему, грузы не только задерживаются, но просто пропадают. Так, отобрали 40 тыс. телефонного провода (по Военному департаменту). Они отсылают его, нас не извещают, а провод идет и для английской, и для китайской армий. Нужно принять меры или просто сообщить в Военный департамент и в Ленд-лиз список тех грузов, которые будут отгружаться при любом количестве тоннажа. С 1 августа вообще прекратили отправку телефонного провода. Говорят, что наши транспортные возможности ограничены. Они охотно берут его себе и после нам не дают. [...] Я получаю манифесты, что кабель вообще не погружен. От нас требуют силовой кабель, около 2 тыс. телефонного кабеля валяется в портах в течение 2-х месяцев. А кабеля предполагается большое

количество — около 1000 тыс. тонн. Сейчас в Союзе прекращено производство всех типов кабеля, весь кабель мы получаем отсюда, из Америки»⁶⁸.

Начальник автотракторного отдела Карзов, в свою очередь, доложил: «по Авто-тракторному отделу такое же положение, продукция не поступает в порт. На сегодня — около 6 тыс. т[он]н грузов имеется в портах, а на складах — около 26 тыс. т[он]н грузов, готовых к отправке». Докладчик напомнил, что «на основании 45-тидневного закона, если груз не будет погружен в течение 45 дней, у Вас Ваш груз отбирают и передают или другим союзникам, или берут себе. У меня отобрали 1800 хороших машин... На складе имели 6 тыс. [...] таких машин... В Военном департаменте нам заявили — Вы не добивайтесь поставки грузов, а добивайтесь предоставления пароходов... Я думаю, мы должны иметь промежуточные склады...»⁶⁹.

Последнюю идею поддержал тов. Минаков, который заявил: «Здесь товарищи правильно говорили, что если нет пароходов, грузы отбирают. У меня такое же положение. Я больше скажу, что Военный департамент доволен, когда пароходов нет. Так, он забрал 24 морских локатора, 1 дизель-генератор.

Я поддерживаю предложение о создании промежуточных складов. Англичане имеют такие склады. Когда мы заявили протест по поводу прекращения поставок с заводов, они предложили завести свои склады»⁷⁰.

О проблемах транспортировки грузов в Портленд доложил И. А. Еремин, бывший в то время уполномоченным ПЗК по Западному побережью: «Из опыта работы могу сказать, что грузы идут месяца полтора, могут быть потеряны. Портальные краны были точно отправлены. Американцы указывают, где наши грузы находятся, мы узнаем фирму. Мы выясняем, что грузы вышли в Портленд, а пришли они или нет — нам ничего не известно». Кроме того, по наблюдению Еремина, «американцы часто загоняют приоритетные грузы в склады», и считал необходимым коренным образом договориться с американскими органами о том, что «высокоприоритетные грузы должны быть высокоприоритетными»⁷¹.

П. С. Сельдяков в своем выступлении обратил внимание на «отсутствие учета» прибывающих в порт грузов: «Манифесты приходят запутанные, по маркировке восстановить невозможно. В вагонах находятся грузы, но нет документов». Отметил и некомплектность грузов: «это вина уполномоченных... За перепутывание нужно немедленно или снять с работы, или снизить по должности»⁷².

По мнению начальника Отдела морских перевозок ПЗК Голикова, «Портленд не сумеет справиться с количеством грузов, которые будем направлять туда». Он выразил надежду, что, «очевидно, добьемся дополнительного порта (Сиэтл или Такома)», а также привел следующие цифры, показывавшие соотношение мощности Портленда и объемов ленд-лизовских грузов в тот момент (24 августа 1942 г.): «На Портленд можем отправить около 70 тыс. тонн груза, у нас грузов приблизительно на 120 тыс. тонн».

Голиков предложил дифференцированный подход к проблеме комплектности грузов: «Такие грузы, как грузы Машиноимпорта, отдела тов. Разина, требуют большой работы, военные и массовые грузы не требуют большой работы с точки зрения комплектности погрузки... Каждый отдел должен иметь работника по транспорту, особенно отделы, которые имеют комплектное обо-

рудование, т. к. Отдел морских перевозок не в состоянии знать, комплектно это или нет». Отдел морских перевозок он назвал специфическим: «Нам нужен человек, который знал бы, что такое пароход, как погрузить... Нужны стивидоры (специалисты по погрузке. — *Примеч. авт.*)»⁷³.

Контр-адмирал Акулин, как человек, отвечавший за порты и погрузки, подчеркнул, что «не нужно Комиссии обсуждать план на каждый пароход, Комиссия должна контролировать выполнение плана погрузки пароходов». Он обещал «попросить у Бернса дополнительный порт».

В связи с недостатками учета, Акулин заявил, что это связано с «халатностью», «недисциплинированностью» работников: «Я накладываю дисциплинарные взыскания, недавно объявил уполномоченному в Нью-Йорке выговор, т. к. план был не выполнен». Одна из главных проблем, по его мнению: «Людей у нас нет. Прислали 3 человека из Союза, двое не знают языка. В портах только уполномоченные советские люди...»⁷⁴

В постановлении ПЗК было в результате указано: «Принять к руководству директивы наркома о работе Комиссии по отправкам и отгрузкам товаров», начальникам отделов ПЗК предписывалось «проверить состояние дел по поставкам товаров и оборудования». Указывалось на необходимость упорядочения учета, ликвидации простоев судов и т. д. Отдельным пунктом контр-адмиралу Акулину поручалось «довести до конца поднятый им вопрос перед американскими властями о предоставлении нам на Западном берегу второго порта», а также «представить Комиссии соображения относительно организации собственных складов на Западном берегу»⁷⁵.

Представитель авиационного отдела ПЗК на заводе «Райтер» Родзевич в выступлении на заседании Комиссии от 5 марта 1943 г., где обсуждался доклад начальника авиационного отдела С. А. Пискунова, указал на проблему так называемых диких грузов: «приходит бумага, в которой указывается, что пришел такой-то вагон, ничего не указывается, что в этом вагоне находится. Посылаем запрос на завод, через 2–3 недели получаем ответ, начинаем искать документы, с трудом выясняем, что нам нужно. Я раньше говорил о том, чтобы никаких грузов не посылать к “Мур Маккормику”, исключая только самолеты, потому что самолеты — крупные ящики, идут под особым надзором, но запчасти с различных фирм поступают в плохом виде. Несколько дней тому назад из Управления военного порта в Нью-Йорке мне позвонили и сказали, что нашли вагон с 8 ящиками, которые мы можем забрать себе, что этот вагон стоял в тупике, про него забыли. Те грузы, которые идут помимо депо, будут теряться...»⁷⁶

Комплекс проблем с доставкой грузов в порты Западного побережья США обсуждался во время бесед советских и американских представителей в ходе посещения контр-адмиралом Акулиным Сиэтла, куда он направился после Паско. 14 августа 1943 г. в помещении уполномоченного Отдела морских перевозок ПЗК в Сиэтле состоялась беседа М. И. Акулина с м-ром Грейесен («Мур Маккормик») и м-ром Келли (СДС — «Commercial Dispatching Corporation»). На встрече присутствовали с советской стороны капитан А. П. Бочек и старший лейтенант Гусев.

Контр-адмирал Акулин поблагодарил представителей американской стороны за их помощь в погрузке судов арктической экспедиции и предложил обсудить основные проблемы, связанные с погрузкой арктических судов, во имя изучения опыта и избегания ошибок в этом деле в будущем. Представитель фирмы «Мур Маккормик» Грейвесен подчеркнул, что, по его мнению, основная трудность заключалась в несвоевременной подаче грузов. Он предложил подготовку к следующей арктической экспедиции начать немедленно, с тем, чтобы обеспечить наличие арктических грузов к 1 июля 1944 г.

Адмирал Акулин попросил м-ра Келли «объяснить систему отзыва грузов в Сиэтл из ближайших складов». Американский представитель разъяснил, что «по получении заявки от м-ра Бочек (уполномоченного ПЗК в порту Сиэтла. — *Примеч. авт.*) местное СДС направляет ее по назначению в одну из заинтересованных организаций, т. е. представителю министерства финансов, Военного министерства или Военно-морского министерства. Последние данную заявку предъявляют в Вашингтоне для получения релизов (разрешительных документов. — *Примеч. авт.*) на отправку грузов. Вашингтон выдает разрешение Паско или другому перевалочному пункту направить просимые грузы в порт. Процедура оформления релизов занимает в Вашингтоне от 7 до 10 дней». Как эмоционально высказался американец, «это... ужасная система... Я слышал, что Вашингтон отказался дать портам право отзывать в Паско и другие места грузы по своему усмотрению... Сейчас в Вашингтоне разрабатывается новая система, согласно которой грузы с востока будут направляться прямо в порты. Если в порту данный груз не нужен в течение ближайшего времени, он может остановить этот груз в Паско, а потом по необходимости отозвать его в порт... Система не допускает переаллокацию (переадресовку. — *Примеч. авт.*) груза из одного порта в другой. В этих случаях необходимо будет обращаться в Вашингтон за новыми релизами».

Акулин далее поинтересовался, как обстояло дело в то время — а это середина августа 1943 г. — с грузами в Сиэтле, Такоме и Олимпии, откуда отправлялись грузы для СССР. Американский представитель расценил положение с грузами как плохое, особенно с продовольствием. По его словам, «продовольственные грузы были заказаны 25 июля, однако часть этих грузов была направлена в порт из средней части страны только... 6–7 августа. Ясно, что эти грузы опоздали. Система отзыва груза под пароход неправильна... даже в случае указания названия пароходов, продрузы к ним приходят с большим опозданием («Каменец Подольский» и другие)». По мнению Келли, «в связи с тем, что в заливе Пуджет-саунд (Puget Sound. — *Примеч. авт.*) русские суда грузятся в 5 пунктах (Сиэтл, Такома, Олимпия, Беллингем Анакордис), концентрация продрузов в одном порте нецелесообразна. Продрузы должны быть распределены по всем причалам, как это было прежде...»⁷⁷.

Стороны обсудили также ряд специфических проблем, связанных с перспективами и особенностями использования портов Западного побережья, в частности Сиэтла, в предстоявшем сентябре месяце. Представитель фирмы «Мур Маккормик» подчеркнул, что «с начала сентября начинается рыбный сезон. В связи с этим представители “Уор Шипинг Администрейшн” определенно заявили, что грузить советские суда в Сиэтле во время рыбного сезона

они не могут ввиду недостатка рабочей силы». Кроме того, «армейские власти... сделали большую заявку на рабочую силу на сентябрь — октябрь месяцы. Таким образом, мы можем рассчитывать только на Такому и Олимпию».

В связи с этим М. И. Акулин высказал общую претензию советской стороны, подчеркнув, что она «стремится как можно скорее грузить пароходы и увеличивать оборачиваемость судов... Суда сейчас грузятся очень медленно и нормы погрузки значительно упали». Помимо этого, по его словам, «ряд пароходов, включенных в сентябрьский план, в действительности быть в сентябре не могут... Подобная работа срывает планирование и ставит Москву в трудное положение». На эти претензии оба американских участника беседы в один голос ответили, что, конечно, «такая работа недопустима», однако, по их мнению, «все зависит от подхода грузов, скорее от системы отъезда грузов, изменение которой зависит от Вашингтона»⁷⁸.

По итогам месячной поездки по портам Западного побережья контр-адмирал Акулин встретился с генералом Уайли, помощником начальника транспортной службы Военного департамента США, 7 сентября 1943 г. в кабинете генерала Уайли в Вашингтоне.

Примером серьезных затруднений продвижения советских грузов по причине бюрократизма в американских ведомствах может служить история с задержками в отгрузках изделий из черных и цветных металлов в январе 1943 г. Начальник отдела металлов ПЗК Ростарчук неоднократно обращался за помощью в продвижении советских грузов к заместителю администратора ленд-лиза генерал-майору С. М. Уэссону, указывая на «небывалую задержку в получении разрешений, необходимых для продвижения указанных выше грузов из Паско и других промежуточных станций в порты Западного побережья для погрузки на наши пароходы». В числе главных причин затруднений Ростарчук выделил следующее: «1. Согласно установленного [...] Военным министерством порядка, поставка изделий черных и цветных металлов из Паско в Портленд занимает от 10 до 14 дней вместо 36 часов, которые официально обещаны портовыми властями нашим представителям в Портленде. Причина излишней задержки — ни один вагон не может быть отправлен из Паско в Портленд или другие порты без разрешения Военного министерства в Вашингтоне, даже если отправка вагонов одобрена разрешением Qm (квотер-мастер), эти вагоны задерживаются в Паско или других промежуточных пунктах.

Поэтому необходимо установить определенный срок для продвижения вагонов из Паско в Портленд и другие порты, и агентство Военного министерства в Портленде должно нести ответственность за все задержки в отгрузке вагонов после того, как наш представитель в Портленде сделает специальную заявку на грузы с высокой степенью приоритета, которые требуются для погрузки на наши пароходы.

2. Несмотря на Ваши уверения, что любой груз с высокой степенью приоритета, требующийся для погрузки на наши пароходы и находящийся в Паско или других промежуточных запасных станциях, будет разрешен к выпуску по просьбе наших представителей, такие просьбы обычно не выполняются»⁷⁹.

В качестве примера такого поведения американской стороны Ростарчук прилагал к своему посланию копию письма «Коммершиал Диспэтчинг Корпорейшн» (СДС. — *Примеч. авт.*), направленного представителю ПЗК Висло-

усову, в котором указывалось, что до получения разрешения «квотермастера» об отправке вагонов из Паско в порты, вагоны «должны оставаться в Паско, несмотря на то, что данный материал нужен в Западных портах. Ввиду задержки в получении разрешений на грузы с высокой степенью приоритета, мы уже имели несколько случаев, когда наши пароходы были вынуждены покинуть западные порты без погрузки на них срочно необходимых грузов, которые должны были быть погружены в соответствии с указаниями нашего правительства, что ставит нас в затруднительное положение, т. к. наше правительство возлагает на нас ответственность за погрузку пароходов вовремя. Однако ввиду излишнего бюрократизма, связанного с получением разрешений, мы... бессильны сделать что-либо для того, чтобы груз был погружен на пароходы». В связи с этим начальник отдела металлов ПЗК просил генерала Уэссона принять следующие меры по гарантиям своевременной отправки грузов для СССР: «1. Во всех западных портах постоянно сосредоточить минимальное месячное наличие изделий черных и цветных металлов с высокой степенью приоритета... 2. Если это невозможно, [...] Военное министерство должно гарантировать, чтобы изделия из черных и цветных металлов направлялись в порты в течение максимум 48 часов по получению требования от нашего представителя на срочно требующиеся грузы»⁸⁰.

Системные трудности, связанные с транспортировкой грузов в порты довольно остро обсуждались в беседе между заместителем председателя ПЗК К. И. Лукашевым и генералом Бернсом (с участием работников ПЗК Ростарчука и Голикова) от 8 октября 1943 г. Необходимость срочных мер определялась особенностью момента — состоянием «аврала», которое зачастую также нарушало заведенный порядок транспортировки грузов. Целью беседы было срочное обсуждение вопроса о доставке грузов в порты погрузки, для предоставленных десяти пароходов и одного танкера, направляемых с конвоем в Архангельск. По заявлению К. И. Лукашева, «в связи с неожиданностью для нас предоставления вышеуказанных пароходов и *общей драконовской политикой Военного Департамента не держать наши грузы в портах* (курсив мой. — Примеч. авт.), а подавать их лишь к моменту предоставления пароходов и во время их погрузки, создалось положение, при котором предоставляемые пароходы нечем грузить за отсутствием грузов в портах...

Офис «Дефенс Транспортейшн», в ведении которого находится регулирование железнодорожных перевозок... не предпринял мер к тому, чтобы эти грузы... были своевременно доставлены в порты. В то же время Морская комиссия заявляет, что время для погрузки пароходов является слишком ограниченным, и если грузы не будут поданы своевременно и полностью, они вынуждены отправлять пароходы... не полностью загруженными»⁸¹.

В связи с острой ситуацией советский представитель высказал генералу Бернсу ряд конкретных предложений: «1) О необходимости принятия немедленных мер к тому, чтобы доставить требуемые для погрузки грузы в порты»; 2) «О необходимости пересмотра общих регулирований», с тем чтобы «разрешить нам иметь некоторое количество грузов в порту» для обеспечения нормальной погрузки; 3) «О необходимости создать транспортный подкомитет с участием наших представителей».

Генерал Бернс заявил, что он связался «с Армстронгом — начальником транспортных дел Ленд-лиза и Макпирсоном из Военно-транспортной администрации по морским отгрузкам», запросил у них «справку о положении дел с отправкой грузов в порты», а также выразил согласие «обсудить вопрос на транспортном подкомитете с привлечением наших представителей»⁸².

С количественным ростом поставок по ленд-лизу в 1943–1944 г. проблемы транспортировки и длительного хранения грузов в портах не удавалось преодолеть. К примеру, согласно отчету о работе Отдела железнодорожного оборудования ПЗК с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г., «на складах и в портах на 1/VII-1944 г. остается 80,58% поставленных по III Протоколу железнодорожных платформ и 95% думкаров». Вместе с тем на основании Закона о ленд-лизе материал, который хранился на складе свыше 60 дней, мог быть передан «другим организациям». По данным Отдела железнодорожного оборудования, «в настоящее время 6455 платформ уже официально у нас отобраны, о чем мы имеем сообщение от Военного департамента»⁸³.

Кроме того, как неоднократно указывалось в отчетной документации отделов ПЗК, длительное хранение товаров в портах зачастую приводило к их порче. Например, в указанном выше документе отмечалось ухудшение качества вагонов из-за условий их хранения — на складе в Латrobe вагоны стояли на залитой водой площадке, что вызвало коррозию металла.

При этом работники отдела ПЗК честно признавались, что американские органы в данном случае работали без сбоев: «Порты всегда обеспечивались вагонами для отгрузки их в СССР и срывов погрузки из-за отсутствия вагонов в портах к моменту их погрузки на пароход не было. Во всех случаях, когда определяли заявки на отгрузку вагонов в порты, ... американские органы быстро отзывали их со складов или непосредственно отправляли их с заводов-поставщиков в порт»⁸⁴.

В более общем плане проблема применительно к 1944 г. рассматривалась в беседе нового заместителя председателя ПЗК инженер-контр-адмирала А. А. Якимова с начальником транспортного корпуса американской армии генерал-майором Гросс, состоявшаяся 1 сентября 1944 г. в Военном департаменте в Вашингтоне. На беседе присутствовали от советской стороны адмирал Якимов, старший лейтенант М. П. Гусев; от американской стороны — генерал-майор Гросс, бригадный генерал Уайли.

Адмирал Якимов заявил, что по информации, полученной им с Западного побережья, «Военный департамент дал указание своим представителям не отзывать грузы к пароходам до прибытия этих пароходов в порт Портленд или устье реки Колумбия». Такое решение мотивировалось тем, что «значительное количество советских ленд-лизовских грузов находится на колесах в течение продолжительного времени». В связи с этим советская сторона уполномочила Якимова заявить американцам, что «в последнее время количество вагонов на колесах резко сократилось, а на первые дни августа вагоны, стоящие на колесах более 10 дней с советских грузов, составляли единицы». Кроме того, советский представитель выразил опасение, что «распоряжение Военного департамента может привести к задержке подачи грузов и простою грузов»⁸⁵.

В ответ на это заявление генерал Гросс назвал происходящее недоразумением: «действительно, он подписал указание относительно более осторожной отправки грузов с центральных складов в порты», но, по его заверению, «это распоряжение не направлено против русских и не вызовет простоев судов». Указанное распоряжение, как утверждал генерал, было «вызвано заявлением железнодорожных компаний, что вагоны с русским грузом простаивают по несколько недель на колесах в ожидании пароходов. В связи с острым недостатком порожняка, транспортные организации не могут позволить длительного простоя вагонов». Американцы считали, что, как правило, «советские пароходы... не встают под погрузку по приходе в порт. Информация о прибытии судов неточная».

Генерал Уайли к этому добавил, что «русские привыкли рассматривать вопросы только с точки зрения защиты собственных интересов. Русским важно получить груз для своих пароходов, американцам важно обеспечить грузом не только русские пароходы, но и пароходы других союзников, а также и собственные суда», то есть «они ответственны за рациональное использование транспорта». Уайли привел пример, что в июле 1944 г. американская сторона взяла на учет «20 советских судов, прошедших Асторию (на р. Колумбия) в Портленд, и ни одно из этих судов не встало под погрузку сразу же после прихода в порт. Все они простояли не менее 5-ти дней до начала погрузки, многие по причине ремонта»⁸⁶. Кроме того, генерал Уайли указал на существенный недостаток в работе ПЗК и рекомендовал ей отказаться от практики изменения погрузочных планов, добавив, впрочем, что после поездки адмирала Якимова на Западное побережье, планирование отгрузок заметно улучшилось.

Адмирал Якимов возразил, что, по его мнению, «задержка пароходов в Портленде в июле... имела место по причине недостатка рабочей силы», а «информация о прибытии пароходов доставляется американской стороной». Советский представитель возразил против решения Военного департамента о порядке отзыва грузов, мотивируя это тем, что «отзыв грузов с даты прибытия пароходов задержит приход груза, ибо переброска его с припортовых складов на причалы занимает не менее 5 дней, и полковник Руди настаивает, чтобы заявку на груз русские подавали не менее как за 10 дней до прихода судов».

Генерал Гросс заверил советских коллег, что «русские пароходы не будут простаивать» и в заключение сделал заявление в весьма оптимистическом духе: «только не меняйте ваши планы, т. е. принятые решения, и мы пойдем вам навстречу в любое время в любых вопросах»⁸⁷.

3. Проблема погрузок и отгрузок товаров для СССР в портах США

Таким образом, как свидетельствуют документы, одной из ключевых проблем в процессе транспортировки являлась проблема погрузок-отгрузок ленд-лизских товаров, во многом связанная с проблемой тоннажа. Процесс выработки примерного плана погрузки на начальной стадии работы ПЗК можно выявить из целого ряда протоколов заседаний ПЗК, в частности из уже упо-

минавшего выше протокола № 10 от 5 мая 1942 г., с обсуждением вопроса о планировании перевозок на май 1942 г.

Напоминаем, что накануне генерал Бернс сообщил контр-адмиралу Акулину, что американская сторона обещала дать только 17 пароходов в месяц, из которых 5 планировалось отправить на север, и 12 — на юг. Начальник отдела морских перевозок тов. Голиков доложил, что «пароходы, намеченные к отправке через Персидский залив, будут полностью обеспечены грузами в портах», а также продемонстрировал примерный план погрузки на один пароход, идущий на север»⁸⁸.

По его сообщению, «новые пароходы, которые будут в мае, имеют тоннаж 7–8 тыс. тонн», соответственно, расчет на погрузку на них выглядел следующим образом: «самолетов-истребителей — 25 шт., танков средних и мелких — 35–40 шт., полубронированных вездеходов — 10 шт., сварочных тягачей — 5 шт., запасные части (в основном к самолетам) — 50 тонн, патроны и снаряды — 500 т[он]н, порох — 200 т[он]н, разные химикаты: этиленгликоль — 40 т[он]н, фенол — 100 т[он]н, фосфор — 50 т[он]н, дибутилфталат — 30 т[он]н, дифениламин — 20 т[он]н, метанол — 100 т[он]н, борная кислота — 50 т[он]н, уротропин — 20 т[он]н; телефонный провод — 300 т[он]н, радиостанций — 90 шт., зарядных станций — 120 шт., морской кабель — 30 км, подводный кабель — 300 км, телефонов без батарей — 1200 шт.», а также «разный мелкий груз по радио-отделу». Общий тоннаж грузов военного назначения составил около 3700 тонн.

Оставшийся тоннаж предлагалось распределить из расчета на один пароход, идущий на север: резиновых лодок — 300 шт., металлы разные — 2000 т[он]н, станки — 100 шт., по Машиноимпорту: 50 т[он]н клапанов, краны, грузовики, мотоциклы, трактора, брезент; и для заполнения свободного места на пароходе: сахар, жиры и консервы. ПЗК постановила предложенный Голиковым план утвердить⁸⁹ и доработать его окончательный вариант.

К этому вопросу вернулись уже на следующий день, на заседании ПЗК от 6 мая 1942 г. При обсуждении плана погрузок на север и на юг в мае 1942 г. Комиссия установила средний тоннаж одного парохода — 8500 тонн. План погрузок был рассчитан на «необходимость посылки прежде всего военных грузов и срочных грузов, связанных со строительством». Председатель ПЗК генерал А. И. Беляев дал указание «прибавить танки, снять часть химикатов», а также отметил, что «для продовольствия не хватает места, раньше на пароход грузили 4200 т[он]н, сейчас — 600 т[он]н»⁹⁰.

О проблемах погрузок систематически докладывал Комиссии ответственный за этот участок работы контр-адмирал М. И. Акулин. На заседании от 8 июля 1942 г. заслушивался доклад Акулина о ходе погрузок пароходов по июньскому плану. Он доложил, что «по программе тоннажа на Юг — программа выполнена, на Север будет перезагрузка около 20 000 т[он]н [...] По плану тоннажа мы загружаем все, но поштучно у нас не получается», поскольку, по словам адмирала, «ошиблись по кубатуре, поэтому оперативным отделам необходимо вместе с Отделом морских перевозок разработать более точную кубатуру».

В ходе дискуссий начальники отделов ПЗК высказывали свои конкретные предложения по распределению и особенностям отгрузок тех или иных това-

ров. Например, начальник отдела индустриального оборудования И. А. Разин предложил «Отделу морских перевозок срочно выяснить положение грузов в Нью-Йоркском порту в течение 2 дней — даст ли нам АМПРА пароходы на Нью-Йорк, т. к. такие грузы как шарикоподшипники должны быть немедленно отправлены. Не допускать отгрузку большими партиями, доходящими до 25%». П. С. Сельдяков отметил, что отдел морских перевозок «повседневно занимается распланировкой грузов, т. к. по некоторым пароходам отгрузка станков производится поштучно. Иногда очень большими партиями, что недопустимо. Инструмент совершенно не отгружался»⁹¹.

В чрезвычайных условиях войны неоднократно складывались и критические ситуации, когда советским представителям приходилось в «авральном» порядке менять планы погрузок. Одна из них имела место в конце июля 1942 г. как следствие трагической гибели северного конвоя «PQ-17». Советским людям в США пришлось работать в условиях жесткой англо-американской позиции. На заседании ПЗК от 27 июля 1942 г. генерал Беляев сообщил со слов генерала Бернса о решении английского и американского правительств прекратить транспортировку грузов для СССР в северные порты СССР. Согласно заявлению генерала Бернса, «начиная с сегодняшнего дня ни один корабль от берегов Америки в северном направлении послан быть не может», а «те пароходы, которые уже нагружены для Севера (а их всего 11) могут быть направлены в южные порты, и если мы не будем согласны, то пароходы будут разгружены и товары, предназначенные для нас, будут переданы другой стране или использованы Америкой». Как доложил генерал Беляев, «это заявление генерал Бернс объяснил условиями обстановки, которая сложилась у северных берегов Норвегии, и что они не в состоянии даже планировать, т. к. из последнего конвоя потеряно 17 пароходов с грузами, предназначенными для нас, и 12 пароходов неизвестно где». Руководство ПЗК направило телеграмму наркому внешней торговли А. И. Микояну с вопросом, не находит ли он возможным послать эти 11 пароходов на Юг, а Комиссия должна была составить список первоочередных товаров для возможной отправки. При этом Беляев подчеркивал, что ПЗК пришлось работать в условиях «ульгиматума»: «Американцы нас не приглашают обсуждать программу, ибо обсуждать нечего и бесполезно. Надо будет выявить нашу точку зрения или сделать запрос наркому»⁹².

Лукашев и Еремин поставили вопрос о возможности отправки части грузов через Дальний Восток («во Владивосток под нашим флагом»). Генерал Беляев в связи с этим подчеркнул, что «этот вопрос о предоставлении Америкой пароходов во Владивосток под нашим флагом очень важный, но вчера его ставить было неуместно».

В ходе дальнейшего обсуждения Разин предложил «подумать сейчас же о плане загрузки 12 пароходов, которые нам дадут в августе», с целью «отгрузить срочное оборудование — не громоздкое — из Флориды на юг», а также поставить вопрос о поставках американцами транспортных самолетов А-20. Акулин предложил «немедленно собрать начальников отделов, детально обсудить, что отправить на юг, что во Владивосток». Он также считал необходимым, поскольку «из 12 пароходов пришло всего 8 пароходов (4 парохода

погибло) запросить американское Правительство о предоставлении дополнительно по 4 парохода — за счет погибших»⁹³.

В постановлении ПЗК предписывалось «информировать начальников отделов о положении с отгрузками материалов на север» и потребовать у них данных о том, «что, по их мнению, из числа негромоздких материалов, грузов должно быть отгружено в июле в порты Дальнего Востока и в Персидский залив». Контр-адмиралу Акулину поручался целый ряд заданий в области организации отгрузок: «спланировать к отгрузке на Дальний Восток имеющееся количество пароходов со стратегическими видами сырья и материалов (дюралюминиевый лист, инструменты всех видов, шарикоподшипники, быстрорежущая и инструментальная сталь, манометры, нихром, шарикоподшипниковый стальной трос, специальная проволока и движки)», выяснить возможность «отгрузок боеприпасов всех видов в Персидский залив», вопрос о транспортных самолетах и об «увеличении кораблей за счет погибших»⁹⁴.

Обсуждение возможного плана погрузок продолжалось в чрезвычайном режиме 28 июля 1942 г. Выступавшие в дискуссии работники ПЗК подчеркивали «чрезвычайную ограниченность транспорта» и необходимость еще раз рассмотреть, «сколько пароходов мы имеем по июльскому плану на Юг, характер грузов, в каких портах и т. д.». М. И. Акулин доложил о текущем состоянии погрузок: в начале июля «начали грузить пароходы числом 11–12, из расчета 25 пароходов на Север, 12 на Юг». В связи с решением о прекращении северных конвоев, на август количество кораблей сократилось всего до 13, поэтому пришлось срочно «пересмотреть план загрузки пароходов»⁹⁵. Акулин зачитал новый план загрузки.

Генерал Беляев подчеркнул, что «нужно составить список погрузок на пароходы, исходя из указаний т. Микояна, а не просьб отдельных начальников отделов». Но поскольку А. И. Микоян не успел дать конкретных указаний «что грузить, в какой последовательности и сколько грузить», председатель ПЗК взял на себя ответственность определить эти параметры, исходя из общих установок о том, какие грузы являлись наиболее срочными и нужными для СССР. Беляев предложил «исходить из принципа грузить максимум танков и самолетов, запчасти к ним», а также «все виды грузов, из которых готовятся боеприпасы (стратегические материалы, сталь и пр.)». «Что касается количества погрузки танков и самолетов на пароход, — указывал председатель ПЗК, — нужно судить по кубатуре... Надо учитывать пропорции, [...] если мы пошлем 100 телефонных аппаратов, то они могут удовлетворить потребности только 1 стрелковой дивизии; следовательно, надо послать больше»⁹⁶.

В итоге Комиссия приняла постановление, отражавшее драматизм момента, сумятицы и неразберихи, как следствия неожиданного решения о прекращении северных конвоев. Было решено, что: «1. Загрузка первых 8 пароходов по июльскому плану (ранее предназначавшихся на Север) в основном отвечает указаниям наркома». Однако известие об изменении загрузки пароходов «Комиссией получено в тот момент, когда 5 пароходов из 8 уже почти закончены погрузкой», поэтому «изменить загрузку парохода уже не представляется возможным. На остальные 3 парохода погружено недостаточное количество следующих видов

грузов: а) средства связи; б) запчасти к самолетам; в) запчасти к танкам; г) мало вездеходов, броне-тягачей и броне-разведчиков.

2. Принять за правило составление планов загрузки пароходов... проводить строго по указаниям наркома. При этом стремиться к погрузке в максимальных количествах предметов вооружения всех видов, в том числе грузовой». Конкретные перечни грузов на очередные пароходы было поручено составить тов. Голикову и доложить на следующем заседании ПЗК⁹⁷.

Детали планов погрузок обсуждались на заседании на следующий день, с конкретными поправками, вплоть до указаний разгрузить один товар и погрузить другой. Так, генерал Беляев напомнил, что нарком велел «грузить оборудование, а не сахар», и дал указание по порту Сан-Франциско «разгрузить пароход с сахаром с Кубы, загрузить более важные грузы». М. И. Акулину было поручено «составить типовой план загрузки среднего парохода на основе указаний наркома и Комиссии» и представить соответствующий доклад наркому на утверждение⁹⁸.

Вскоре, на заседании от 31 июля, Акулин уже доложил Комиссии об изменении обстановки в отношении перспектив отправки грузов в СССР. Он сообщил, в частности, о заявлении м-ра Армстронга, который, согласно предупреждению последнего, он сделал «пока в узком кругу, как среди нас, так и особенно среди американцев». Важное известие заключалось в том, что «англичане решили возобновить конвой на север. Первый конвой будет состоять из 25 пароходов американских и 19 английских»⁹⁹. Он планировался к отправке в сентябре — октябре 1942 г.

Возникли некоторые разногласия по составу предполагаемого конвоя. Во-первых, в него не были включены два советских корабля, которые предполагалось отправить в Арктику — «Фридрих Энгельс» и «Беломорканал». По словам адмирала Акулина, «если мы желаем включить в 1 конвой, то мы должны исключить 2 корабля, чтобы включить “Беломорканал” и “Фридрих Энгельс”». Кроме того, англо-американская сторона предложила включить в планировавшийся северный конвой 12 пароходов, которые ранее из-за отмены отправок на север были «предназначены» к отправке на юг.

В ходе обсуждения вопроса о «перераспределении пароходов» адмирал Акулин высказал свои возражения против отправки 12 пароходов на север: «В отношении 12 пароходов я за то, чтобы они шли на юг, т. к. на север получится медленней, и обстановка так часто меняется, что мы будем гонять пароходы без конца». Кроме того, по мнению Акулина, «юг должен питаться, а мы за июнь отправили 12 пароходов, за июль 4 парохода, а порты южные получают совсем не то, что они могут принять»¹⁰⁰.

По итогам обсуждения этого вопроса ПЗК приняла соответствующее постановление: «1. Донести нашему Правительству о намерениях американского Правительства об отправке на север.

2. Подтвердить заявление т. Акулина относительно 12 пароходов — тем, что они должны следовать на юг, согласно плана, который мы разработали в отношении погрузки этих пароходов.

3. Считать целесообразным включение в конвой пароходов “Беломорканал” и “Фридрих Энгельс” [...]

5. Разработанный план погрузки советских пароходов оставить в силе и не делать никаких изменений в связи с предоставлением пароходов на север»¹⁰¹.

Порядок и способы срочной погрузки пароходов в случаях изменения планов отправок были обсуждены на заседании ПЗК от 5 августа 1942 г. С докладом на этом заседании выступил генерал Беляев. Первоначально он изложил новые американские планы отправки конвоев: 1-й конвой планировался из Англии в начале сентября в составе 40 пароходов (25 американских, остальные — английские), 2-й конвой — в конце сентября (25 американских пароходов, остальные — английские), 3-й конвой — в октябре в составе 25 американских пароходов и «известного количества английских». По докладу председателя ПЗК, в тот момент шел процесс «согласования списка грузов с наркомом», и были выдвинуты два варианта: «1) загрузить максимум танками, самолетами, боеприпасами и наиболее приоритетными грузами, 2) «распределить грузы равномерно по всем пароходам»¹⁰².

Далее состоялось детальное обсуждение первого списка, который был составлен по указаниям А. И. Микояна, с участием начальников отделов ПЗК Разина, Еремина, Ростарчука и других. В результате Комиссия постановила обязать начальников отделов «дать полную номенклатуру грузов» по отделам, а контр-адмирала Акулина — «номенклатурный список грузов, которые желательно отправить в Советский Союз в период до 10.IX. с. г., сообщить американским властям и просить последних обеспечить доставку этих грузов в сроки соответственно предоставлению пароходов для этих грузов». В целях усиления «контроля Москвы» за процессом отправки товаров для СССР в постановлении содержалось важное указание: «принять за правило во всех случаях требований наркома о срочной отгрузке тех или иных грузов начальникам соответствующих отделов командировать в порты отгрузки ответственных лиц с целью фактического контроля выполнения указаний наркома». В качестве дополнения планировалось «имея в виду неудовлетворительное оформление транспортных документов по Западному берегу, в частности в Портланде, командировать в Портленд для «налаживания работы» тов. Доросинского, и от Учетно-экономического отдела — тов. Хохина»¹⁰³.

Происходили и случаи серьезной путаницы в выполнении при отгрузках зачастую неточных или противоречивых указаний из Москвы. В частности, согласно информации генерала Беляева на заседании от 7 августа 1942 г., такая история произошла с отгрузкой инструментов: «в Нью-Йорке, Балтиморе, Филадельфии часть инструментов была на пароходах». Тем не менее, по словам председателя ПЗК, «непонятное создается положение, что, несмотря на то, что было указание грузить на Запад, а инструменты сейчас идут на Владивосток»¹⁰⁴.

По этому вопросу выступил Сельдяков, пытаясь оправдать такую путаницу противоречиями в указаниях из Москвы и из ПЗК. Фабула происшедшего была представлена следующим образом: «Первое распоряжение от т. Микояна было от 8.VI — грузить на Владивосток». Затем в телеграмме от 11 июня о плане отгрузки «т. Микоян просил отгрузить 2000 тонн инструмента на север (телеграмма № 1576)», а 7 июля «поступила телеграмма № 2275: большими партиями не грузить, хорошо бы часть инструмента грузить на Владивосток». По словам Сельдякова, «эта телеграмма противоречит телеграмме от 8 июня. 20 июля теле-

граммой № 2651 было указание т. Микояна грузить на Владивосток. 28 числа пришла телеграмма на мое имя и на имя адмирала Акулина: “Почему не отгружается инструмент?”. На эту тему мы ответили подробно, что делается в каком порту. В этой же телеграмме указали, что отправка на Портленд происходит с большими трудностями, несмотря на неоднократные переговоры с Департаментом». Докладчик оправдывался, что неоднократно докладывал «Транспортному отделу, что с погрузкой инструмента чрезвычайно плохо. Так, 25.VI, 26.VI, 27.VI, 3.VII мы обратились к адмиралу Акулину с указанием на то, что не происходит отгрузки инструмента, в то время как мы имеем специальное указание Наркома об отгрузке инструмента»¹⁰⁵.

При детальном обсуждении истории с отгрузкой инструментов с рядом организационных предложений выступил заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев. Он считал этот вопрос частью работы всей Комиссии и призвал организовать ее деятельность так, чтобы избежать подобных случаев. В этих целях Лукашев предлагал «усилить Западный берег», в смысле связи с аппаратом ПЗК в Вашингтоне, который, по его словам, не получал «достаточно информации, что делается в портах». Он предлагал «послать людей в порты, улучшить учет грузов», провести «переговоры с “Мур Маккормик” и другими организациями, что они изменяют отношение к учету, к нашим грузам»¹⁰⁶. Назвал он и конкретных виновников «путаницы»: «Тут часто склоняют фамилию тов. Васильева. Он путал в отношении отгрузок станков, путал, когда работал в Транспортном отделе, путает в Филадельфии, [...] он находил разные причины к тому, чтобы не отправлять срочные грузы. Порты надо укрепить деятельными людьми. Надо взять инженеров из отделов». Одной из предлагаемых организационных мер был «точный учет всех распоряжений наркома» («завести книгу учета»)¹⁰⁷.

В постановлении ПЗК наряду с общей констатацией, что в Комиссии «не организован учет и контроль указаний наркома», указывалось и конкретно, что «невыполнение указаний наркома по отгрузке инструментов явилось следствием отсутствия контроля со стороны Комиссии, с одной стороны, и по вине: адмирала Акулина, тт. Голикова и Сельдякова, как не проявивших нужной оперативности для своевременной переброски инструмента с Восточного побережья на Западное». Как серьезный недостаток в работе ПЗК было отмечено, что «Комиссия и начальники отделов... до сих пор не знают о характере и количестве грузов, находящихся в порту Портленд, [...] портовые инженеры Комиссии с работой не справляются».

В связи с этим ПЗК постановляла: «1. Тт. Акулину и Сельдякову составить телеграмму наркому в духе освещения истины по вопросу отгрузки инструмента... 2. Считать инструмент, подлежащий отгрузке, наравне с самолетами и танками. 3. Обязать тов. Сельдякова лично заниматься вопросами отгрузки инструмента и докладывать заместителю председателя Комиссии т. Лукашеву каждую субботу о положении с инструментом»¹⁰⁸.

При обсуждении вопроса «О директиве наркома о предстоящей работе Комиссии» на заседании от 24 августа 1942 г. выяснилось, что вопросы отгрузок и доставки ленд-лизовских товаров являлись ключевыми для Москвы и наркома. В соответствующей директиве А. И. Микоян просил уделить

больше внимания «вопросу поставок и отгрузки товаров в порты и из портов в Советский Союз»¹⁰⁹. В целях усиления повседневного контроля за продвижением грузов, как уже говорилось выше, руководство наркомата требовало предоставления 5-дневных сводок. Эти сводки, согласно директиве наркома, начальники отделов должны были «анализировать в отделах, привлекая ответственных работников», и «если есть отставание в поставках и отгрузках товаров, докладывать своевременно Наркомвнешторгу, не дожидаясь когда Наркомвнешторг запросит те или иные сведения»¹¹⁰.

Ближайшие перспективы по отправке товаров в СССР охарактеризовал М. И. Акулин: «В отношении отгрузок мы встречали препятствия с тоннажем. Сейчас мы можем смело нажимать на американцев, ибо 10 пароходов уже закончили отгрузку на север, затем становятся следом за ними 25 пароходов. Дальнейшая перспектива неизвестна. Англичане определенно не ответили, но считаю, что конвой будет. Кроме того, мы можем вывезти больше 1000 тыс. т[он]н с того берега (имелось в виду Западное побережье США. — *Примеч. авт.*) — сильно возрос наш советский конвой. Затем, 5 кораблей с Восточного берега, о которых мы часто говорим, придут или нет». Согласно выводам Акулина, «тоннаж будет меньшим препятствием, и мы можем смело нажимать на это дело»¹¹¹.

Упомянул Акулин и о вышеописанной «истории с инструментом», после которой, по его словам, «нарком ясно говорит, что все поступления надо отправлять на Запад, а то, что находится в портах — грузить на 5 пароходов. То, что мы грузим на иностранных пароходах — разгружать не будем, ибо мы по месяцу держим пароходы»¹¹².

В выступлении Л. А. Разина содержалось предложение для Комиссии следить за продвижением прежде всего «тех грузов, которые указаны в телеграмме наркома. Эти грузы имеют высший приоритет», и за ними нужно следить «регулярно каждую 5-дневку». Требуемые из Москвы пятидневные сводки, по мнению Разина, следовало «обсуждать на Комиссии»¹¹³.

«Вопрос о транспортной работе» являлся ключевым в деле организации поставок по ленд-лизу и обсуждался практически на всех последующих заседаниях ПЗК. На заседании от 28 августа 1942 г. был заслушан доклад адмирала Акулина об Отделе морских перевозок и показал свое видение того, «как он должен выглядеть». В докладе критиковались недостатки в организационной работе отдела, «хаос с документацией»¹¹⁴ и т. д.

В ходе обсуждения доклада работники ПЗК высказали целый ряд предложений по улучшению работы отдела. Так, тов. Степанов посоветовал руководству Отдела морских перевозок «ознакомиться как поставлено дело с перевозками у англичан. Может быть, мы можем кое-что у них перенять... У них есть очень много хорошо...»¹¹⁵.

Представитель «Амторга» М. Гусев порекомендовал использовать накопленный положительный опыт работы уполномоченных в портах по погрузке. Он отметил, что «уполномоченные в портах чрезвычайно ответственные люди, они не должны подходить к вопросу погрузки только с точки зрения тоннажа, как это делает, в частности, тов. Васильев, он отправляет то, что погрузит “Мур Маккормик”. Другое дело как это организовано у тов. Гольцова. У него была картотека, он

всегда знал, что находится в порту. У него никогда не получалось, чтобы погрузить одну и ту же продукцию на разных пароходах. Весь оперативный учет отражался в картотеке...». Гусев предложил увеличить число занимающихся «транспортной работой в порту» до десяти человек, вместо имевшихся тогда двух человек на один порт. Он также назвал «неправильным» положение, когда «работники военных отделов в портах чувствуют себя независимыми» (как это было, по его мнению, в Нью-Йорке): «все должны быть в распоряжении уполномоченных»¹¹⁶.

Товарищ Демьяненко в своем выступлении подчеркнул, что «нарком требует грузить комплектно», и центральный вопрос в деле обеспечения этого указания — это положение в портах. Он предложил «во главе каждого порта поставить члена Комиссии» и постоянного представителя (уполномоченного)¹¹⁷.

Особую важность работы в портах подчеркнул в своем выступлении и заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев. По его мнению, Отдел морских перевозок не осуществлял «основной контроль за работой в портах». Для установления этого контроля считал необходимым «заслушивать уполномоченных на заседаниях Комиссии». И, что еще более важно, отсутствие учета за движением грузов вело к «нарушению карго-плана», который утверждался «на основании грузов, которые находятся в порту». Этот план, по выражению Лукашева, утверждался «адмиралом (Акулиным. — *Примеч. авт.*), никто не имеет права его изменить». По мнению заместителя председателя ПЗК, изменение карго-плана должно допускаться только с разрешения адмирала, причем должно быть документировано. До сегодняшнего дня я получаю распоряжения по телефону, а потом не найдешь виновного»¹¹⁸.

По итогам обсуждения Акулину совместно с Сельдяковым, Ереминым и Тепляковым было поручено доработать Положение об Отделе морских перевозок на основе предложений. На следующем заседании от 29 августа 1942 г. был заслушан доклад М. И. Акулина о штатах Отдела, где подробно проанализирован «человеческий фактор» в организации работы по транспортировке грузов¹¹⁹.

Как уже неоднократно отмечалось выше, одной из главных причин срывов в погрузках — и по этой причине американцы постоянно предъявляли претензии советской стороне — было изменение планов погрузки. Но в этом были зачастую виноваты сами американцы, постоянно изменявшие количество кораблей, предоставляемых советской стороне под погрузку.

В качестве примера можно привести обсуждение телеграммы А. И. Микояна «по поводу утверждения изменений к октябрьскому плану погрузок судов», состоявшееся на заседании ПЗК от 28 сентября 1942 г.

М. И. Акулин сформулировал главную проблему следующим образом: «Наша беда заключается в том, что у нас нет баланса между тоннажем и планированием грузов. Мы планируем грузы на определенный тоннаж, в результате получается, что тоннаж далеко не тот, на который мы планировали». По его данным, «на сентябрь мы планировали тоннаж в 109 тыс. тонн (исключая танкер). Из 109 тыс. тн мы получили 53 тыс. т[он]н, т. е. мы получили 50% тоннажа. В то же время получили пароходы, которые мы планировали на август, тоннаж по которым составил 18 700.

Итого фактически мы имели тоннажа на 72 тыс. т[он]н вместо 109 тыс. т[он]н. Мы имеем планируемых 30 пароходов, [...] но прибывают сентябрьские суда, кото-

рые уйдут в октябре. Пароходы “Джурма”, “Скала”, “Максим Горький”, “Ким”, “Феликс Дзержинский”, “Узбекистан” — на октябрь не планировались»¹²⁰.

По итогам обсуждения телеграммы наркома ПЗК приняла постановление, которое можно считать довольно типичным по содержанию для документов, касавшихся погрузки ленд-лизовскими грузами. Было указано «на основании указаний наркома (телеграмма № 05543) принять к руководству следующие изменения в погрузках советских в октябре месяце:

увеличить погрузки толуола на 2000 т[он]н, а всего погрузить 3000 т[он]н.

увеличить погрузки ГНТ на 1000 т[он]н., а всего погрузить 2000 т[он]н.

увеличить погрузки алюминия на 3000 т[он]н, а всего погрузить 5500 т[он]н.

Продукты: Крупы — 2000 тонн
Бобов — 3000 тонн
Муки — 5000 тонн,

а всего увеличить отгрузку на 10 000 т[он]н.

2. Увеличение отгрузки, перечисленное в п. 1 произвести за счет сокращения следующих грузов, предусмотренных планом:

Трубы нефтепроводные — 8000 т[он]н.

Металлы разные — 3000 т[он]н.

Покрышки — 2000 т[он]н.

3. План погрузок грузовиков в количестве 6000 шт. оставить без изменений, т. к. погрузка большего количества, согласно произведенных расчетов Отдела морских перевозок, представляется... невозможной»¹²¹.

На заседании ПЗК от 13 октября 1942 г. слушался целый ряд вопросов, связанных с погрузкой. По первому вопросу — об уточнении октябрьского плана погрузок 10 пароходов, следующих на Персидский залив, выступил начальник Отдела морских перевозок Голиков. Он отметил ряд факторов, повлиявших на необходимость корректировки плана. Во-первых, «американцы долго не давали нам количество пароходов. Обещали дать нам 10 пароходов, но свое обещание официально подтвердили только 4 октября». Во-вторых, «мы пересмотрели сентябрьский план в соответствии с указанием наркома», и с учетом заявок начальников отделов. Всего было получено три телеграммы от наркома, содержание которых было изложено Голиковым. Например, А. И. Микоян «просил вместо 500 т[он]н кожи направить 5000 т[он]н продовольствия»¹²².

По данному вопросу ПЗК приняла следующее постановление: «На основании указаний наркома, в план погрузки по пароходам, предназначенным на Персидский залив в октябре, внести следующие изменения:

1. Исключить из плана 100 бронемашин и 500 т[он]н кожи.

2. Включить в план и отгрузить в октябре на Персидский залив:

100 шт. тракторов

2000 тн колючей проволоки

50 шт. бронированных вездеходов

и погрузить на каждый пароход не менее двух бронетягачей

и артиллерийских тягачей.

3. По поводу указания наркома об отгрузке дополнительно к плану 5000 т[он]н продовольствия — поручить тов. Голикову 13 октября сообщить

наркому о невозможности погрузки 5000 т[он]н продовольствия без ущерба для других высокоприоритетных грузов и что вместо 500 т[он]н кожи имеется возможность отгрузить или 100 т[он]н консервов или 500 т[он]н яичного порошка, о чем и запросить срочных указаний наркома»¹²³.

Серьезные недостатки в организации погрузок затрагивались при обсуждении телеграммы А. И. Микояна о задержке погрузки пароходов. Начальник Отдела морских перевозок Голиков объяснил эту задержку «невозможностью концентрации грузов из-за отсутствия рабочей силы, а если мы будем составлять план на имеющиеся в наличии в порту грузы, то получится, что мы загрузим пароходы непервоочередными грузами» (в особенности это касалось Портленда)¹²⁴.

В постановлении ПЗК по данному вопросу были намечены мероприятия по лучшей организации в составлении планов погрузок. В частности, были даны следующие указания:

«1. По вопросу составления перспективных планов месячных отгрузок обязать тов. Голикова запрашивать наркома о предполагающемся тоннаже не позднее 25–30 числа каждого месяца для следующего месяца. Одновременно составить план на отзыв грузов для предоставления его американцам не позднее 5 числа каждого месяца, включая в первую очередь высокоприоритетные грузы.

2. Обязать начальников отделов, исходя из пределов предоставления им тоннажа, представлять заявки на каждый последующий месяц начальнику Отдела морских перевозок не позднее 3 числа каждого месяца»¹²⁵.

При обсуждении следующего вопроса о телеграмме наркома по вопросу улучшения отгрузок и поставок, ряд начальников отделов ПЗК выступил с сообщениями о положении дел с их грузами и с предложениями. Так, начальник автотракторного отдела Карзов доложил, что «количество по остаткам грузовых автомобилей в западном порту указано в телеграмме правильно, а... Джипси имеется больше. План на октябрь был спущен 24 сентября. Первого числа была сделана первая отгрузка, отправлены 7 специальных поездов, идет 1500 грузовых машин, остальные 5,5 тыс. грузовиков отправлены обычной скоростью; 24-го числа с заводов отправлено 100 штук тракторов. Вторая половина отправлена в начале этого месяца. Опоздание объясняется тем, что план был спущен слишком поздно или поздно отозвали эти грузы»¹²⁶.

П. С. Сельдяков выступил с предложением «обязать уполномоченных в портах систематически сообщать о том, что они грузят (кодом)»¹²⁷. Состоялось детальное обсуждение пятидневных сводок, а также порядка их составления и уточнения.

В постановлении ПЗК по данному вопросу констатировалось, что «указания наркома по анализу пятидневных сводок не выполняются». В связи с этим Комиссия постановила: «Принять за непреложное правило анализ пятидневных сводок производить Комиссии с привлечением всех начальников оперативных и учетных отделов каждого 2, 7, 12, 17, 22 и 27 числа каждого месяца». Об оперативности ответа свидетельствует решение ПЗК «поручить тт. Лукашеву, Теплякову, Голикову, Карзову составить ответную телеграмму Наркому на его телеграмму № 6429 не позднее 14 октября» (т. е. на следующий день после текущего заседания)¹²⁸.

Первый опыт анализа пятидневной сводки «по состоянию на 10 октября» имел место уже на следующем заседании ПЗК от 15 октября 1942 г. Генерал Беляев доложил, что «в прошлой сводке по данным тов. Теплякова числилось 34 тонны никеля. Никель — в высшей степени материал дефицитный. Этот металл фигурировал как лежащий в Филадельфии с 22.VI. с. г., причем Отдел металлов, его начальник тов. Ростарчук особенно, отрицал это обстоятельство...». Однако данные, приведенные начальником Учетно-лицензионного отдела Тепляковым, были проверены, и, по словам Беляева, «Ростарчук убедился, что действительно в Филадельфии лежат 34 тн металла».

Эта история привела руководителя Комиссии к ряду важных выводов по организации работы: «Мы будем регулярно и впредь анализировать каждую сводку с той целью, чтобы каждый из нас мог сверить свои данные с данными т. Теплякова, с тем, чтобы не было никакой путаницы... Уже написали наркому, что никель отсутствует, потом написали, что “никель нашелся и будет погружен”. Это показывает нашу систему работы. Поэтому, после обсуждения пятидневок, каждый начальник отдела несет полную ответственность за сведения, которые сообщает тов. Тепляков в Москву». Другая основная задача обсуждения сводок, по словам Беляева, — была «решить, [...] достаточно ли будет для выполнения текущего плана погрузки судов материалов и оборудования, находящихся в наличии в порту или нет. Если недостаточно, то какие нужно принять меры для того, чтобы подать тот или иной груз в порт»¹²⁹.

Тепляков зачитал сведения о грузах за пятидневку с 5 по 10 октября, за чем последовало ее детальное обсуждение, выявившее расхождение в цифрах. Генерал Беляев отметил, что «т. Тепляков не может указать в сводке грузы, не оприходованные». Другие выступавшие — Демьяненко, Голиков — в связи с этим заметили, что «[Мур] Маккормик» не оприходовывал грузы до тех пор, пока не разрешат занять место в порту»¹³⁰.

Генерал Беляев продолжил дискуссию: «Тов. Тепляков не может включать в сводку не оприходованный груз... Нужно доносить наркому, где находится груз. Вот пример с грузовиками. Нарком спрашивал, почему мало грузовиков, в то время как они шли специальными поездами, а тов. Карзов об этом не доносит. После сводки тов. Теплякова надо написать, что по данным сводки тов. Теплякова, остаток в порту такое-то количество, но что фактически вблизи порта неоприходованного груза столько-то».

Председатель Комиссии выделил такой важный фактор, ограничивавший погрузки, как тоннаж корабля. По его словам, «некоторые начальники отделов винят тов. Голикова, что он не грузит. Но ведь пароход есть пароход, нельзя беспредельно грузить на него». Понимая стремление «грузить как можно больше», Беляев указал, что при этом «существует план, который утвержден Москвой, указано какие грузы наиболее приоритетные. Чтобы у наркома не создавалось неправильное впечатление, надо доносить ему подробно о состоянии грузов»¹³¹.

Далее последовало обсуждение проблем с крупнотоннажными грузами и другими товарами, с которыми возникали особые проблемы при отгрузках. Так, поставки индустриального оборудования, проходившего по отделу И. А. Еремина, растягивались во времени на несколько месяцев. В своем

выступлении Еремин привел ряд примеров таких растянутых отправок: «...у нас есть агрегаты, которые поставляются в течение 4–5 месяцев, но это только крупные заводы. Но если на пароходе отправлено 5000 тонн прокатного оборудования, то каждый понимает, что 20% стана отправлено, а что именно отправлено — мы даем форму № 7. Оборудование моего отдела я разделил на 5 основных видов: кузнечно-прессовое, подъемно-транспортное, энерго-силовое, насосно-компрессорное, прокатное».

В целом генерал Беляев заключил, что «как на Восточном, так и на Западном берегу наш тоннаж грузами обеспечен. Я выражаю опасения лишь по одному виду грузов — это по химикатам, потому что в портах числятся небольшие остатки по отношению к тому, что запланировано». Он отметил также задержки с прибытием пароходов¹³².

В ходе анализа выполнения отгрузок выявлялись новые проблемы, препятствовавшие отгрузкам. Так, при обсуждении хода отгрузки по январскому плану 1943 г. на заседании ПЗК от 26 января 1943 г. был определен целый комплекс проблем, связанных с обеспечением отправки судов из портов США. В связи с получением телеграммы наркома о неудовлетворительном ходе отгрузки по январскому плану, М. И. Акулин сообщил, что грузов было вывезено на «40–45% к плану»¹³³. При этом в качестве причин назывались различные факторы: «в портах Западного берега имеются суда, которые закончили погрузку, но не смогли выйти по причине отсутствия угля, а когда появился уголь — появились снежные заносы... В портах Сиэтл и Портленд находятся пароходы “Шелонь”, “Уралмаш”, “Охотск”, “Ладога”, “Шатурстрой” полностью закончили погрузку, но не могут уйти из-за отсутствия угля. Пароходы “Минск” и “Узбекистан” долгое время ждали угля.

В порту Сан-Франциско пароход “Фабрициус” с 21 января по сегодняшний день не может принять ТНТ (тринитротолуол. — *Примеч. авт.*) из-за шторма. Пароход “Батуми” из-за сильного шторма не может принимать изоктан. Кроме того, порты Сиэтл и Портленд начиная с 19 по 22 января совершенно не работали из-за сильного снежного шторма, т. к. остановилось все движение и рабочие отказались работать»¹³⁴.

В постановлении ПЗК по данному вопросу подчеркивалась необходимость неукоснительной отправки высокоприоритетных грузов. Им предписывалось «для безусловного выполнения указаний наркома предложить адмиралу Акулину разработать план использования тоннажа оставшихся 24 советских судов, уже находящихся частично на Западном берегу и ожидающихся прибытием в порты Западного побережья; безусловно, выполнить план наркома по отгрузкам следующих видов грузов: грузовики, Джипси — отгрузить все наличные, имеющиеся в портах; алюминий, дюралюминий, [...] взрывчатка, каустическая сода, продовольствие» также отгрузить в полном объеме. Кроме того, «сверх планируемых количеств наркомом погрузить 5 тыс. тонн сахара»¹³⁵.

При анализе выполнения отгрузок за пятидневку с 10 по 15 января 1943 г. на заседании ПЗК от 19 января 1943 г. указывались сходные причины задержек в отгрузках: контр-адмирал Акулин заявил, что «пароходы с Западного берега не уходят (ушло всего 2 парохода за 5 дней) из-за отсутствия угля. Мы обращались

в Морскую комиссию, в Ленд-лиз, к генералу Бернсу», там представителя ПЗК уверяли, что меры приняты, но реальных сдвигов не произошло. По мнению Уполномоченного ПЗК по Западному берегу Еремина, «уголь забирают военные транспорты, т. к. на наши пароходы нет приоритетов»¹³⁶.

В ноябре — декабре 1942 г. наблюдался значительный рост отправок с Западного побережья США. Согласно докладу Уполномоченного ПЗК по Западному побережью Еремина о работе за данный период на заседании ПЗК от 18 января 1943 г., процент отправок высокоприоритетных грузов превзошел планы отправок: например, по алюминию было «вывезено на 128% плана, или на 46,5% больше против полученного тоннажа; Джипси — 149% плана, запчастей — 121% плана», перевыполнение имело место и по таким товарам, как грузовики, толуол, антифриз и различные виды продовольствия. При этом Еремин подчеркнул, что вывозились в основном высокоприоритетные грузы: «из 150 тыс. тонн числились 120 тыс. т[он]н высокоприоритетных грузов. Вывезли из 107 412 т[он]н — 86 784 т[он]н высокоприоритетных грузов, что составило 81% всех вывезенных товаров в Советский Союз»¹³⁷.

В целом на второй год действия программы ленд-лиза для СССР проблема недостатка тоннажа снова стала главным предметом «борьбы» с американцами. По мнению К. И. Лукашева, выступавшего на заседании ПЗК от 14 января 1943 г. по вопросу об итогах выполнения Второго протокола в период первого полугодия, «поставки по 2-му Протоколу идут несравненно лучше, чем по 1-му Протоколу... Мы не в состоянии отгрузить всю ту массу грузов, которые предусмотрены 2 Протоколом из-за недостатка тоннажа. В прошлом году мы буквально дрались, чтобы нам поставили тот или иной товар... Если бы мы располагали достаточным тоннажем, который мог бы обеспечить отгрузку товаров, получаемых нами от американцев, мы могли бы увезти грузов значительно больше... Самый большой недостаток в отношении американцев это то, что они не выполняют своих обязательств по части предоставления нам тоннажа»¹³⁸.

Говоря о проблеме тоннажа на том же заседании, адмирал Акулин сослался на «заявление Рузвельта о помощи нам в первую очередь» и предложил обратиться за помощью к Гопкинсу или непосредственно к Рузвельту. «Вы помните, — сказал Акулин, — вопрос с Западным берегом. Решительный перелом произошел тогда, когда мы об этом довели до сведения Гопкинса»¹³⁹.

Итог дискуссии авторитетно подвел председатель ПЗК генерал Беляев, сказав, что Комиссия сделала все, что могла, а «вопрос о тоннаже не сходит с повестки дня. Нет встречи с американцами, когда бы не стоял вопрос о пароходах», по этому вопросу встречались с Гопкинсом и другими американскими чиновниками. При этом логика рассуждений американской стороны выглядела примерно так: «мы подписали Протокол, но есть факты, которые мешают нам предоставить вам пароходы, а именно: мы ведем войну, войска наши разбросаны на половине земного шара, коммуникации длинные, мы несем потери в море, мы снабжаем ряд стран и поэтому увеличить количество для вас судов не можем». Кроме того, Беляев подметил другой обычный «козырь» американцев — это «англичане. Они говорят, что мы могли бы дать, но англи-

чане не принимают, а конвой зависит от них». В связи с этим он предложил, в частности, отделить американские поставки от английских¹⁴⁰.

На фоне систематического недостатка тоннажа, одним из серьезных факторов, тормозивших погрузки и отправки ленд-лизовских грузов, являлась проблема ремонта советских кораблей в американских портах. обстоятельный доклад о положении дел в этом отношении сделал руководитель группы по ремонту советских судов Македон на заседании ПЗК от 18 сентября 1942 г. В 1941 г. ремонт советских судов из Дальневосточного пароходства был организован в Шанхае. По словам докладчика, в то время «капитаны [...] ремонтом судов не руководили, терялись из-за полного незнания английского языка... Мы были вынуждены приглашать американских работников для того, чтобы обеспечить ремонт так, как мы хотели, вызывали сурвейеров (наблюдателей. — *Примеч. авт.*), были... составлены ведомости на английском и русском языках в 3-х экземплярах. Была составлена инструкция, посланы инженеры для руководства ремонтом». Когда же советские суда «пришли в Америку, здесь уже действовал военный закон Ленд-лиза, с начала 1941 г., не было известно, что американцы будут ремонтировать в счет Ленд-лиза и что за объем ремонта должен идти под контролем Морской комиссии». По словам Македона, ремонтные ведомости составлялись советскими работниками «с расчетом на американское богатство, на Америку с большими заводами, [...] с хорошими специалистами, быстрым выпуском продукции. Но эти надежды не оправдались. Люди сюда приехали, когда ремонт уже начался... Я получил полномочия сокращать ремонтные ведомости». Вмешался и «человеческий фактор»: «Работников, знающих ремонт, не было. Тов. Доросинский — капитан, не инженер, без людей физически не мог организовать ремонт... Пришлось брать сурвейеров, чтобы вести наблюдение за ремонтом», была организована «ремонтная группа — Ярцев, Бурмистров, Агеев, Македон»¹⁴¹.

Контроль за ремонтом советских кораблей осуществляла от правительства США Морская комиссия. По словам докладчика, «американцы удивились, что требуется значительный ремонт», на который, по их мнению, требовалось 1–1,5 месяца. «На этой почве начались конфликты: судового состава с представителями АМТОРГа, с заводами, с Морской комиссией, с сурвейерами. Ремонт начался в обстановке конфликтов и взаимного непонимания»¹⁴².

Македон доложил о трудностях перехода к системе ленд-лиза: до этого в 1941 г. было отремонтировано всего 57 кораблей за наличный расчет, затем «суда за наличный расчет стали ремонтироваться за счет Ленд-лиза и это внесло неясность и путаницу». В целом, по оценке докладчика, «в результате кропотливой работы со стороны судового состава, АМТОРГа, наших представителей, удалось найти пути и средства для ремонта судов, и теперь вошли в колею, но учиться приходилось везде. Наркомморфлотом были направлены в ремонт в прошлом году 24 судна», а также 8 судов из Дальстроя, Главсевморпути, Наркомрыбпрома¹⁴³.

В ходе практической работы был выработан порядок организации ремонтных работ: в каждом порту назначался «портовый инженер, судно приходило в ремонт, имелась ведомость на английском и русском языках. Портовый

инженер вычеркивал все, что не нужно, наш портовый инженер советский, он руководит всем судовым составом»¹⁴⁴.

Важное организационное значение имел тот факт, что ремонтная группа была создана одновременно с организацией ПЗК: «Теперь мы имеем своих инженеров в портах, которые руководят ремонтом (каждый советский работник “санкционирован Москвой”, посылается с ведома Комиссии)». Всего, по данным докладчика, до 1 августа было совершено «111 судозаходов в порты США»¹⁴⁵.

По срокам реализации ремонтных работ сложилась следующая ситуация: «Американские заводы не имели возможности сделать то, что хотели бы сделать мы. Для ремонта... переключены второстепенные мастерские, пока не занимавшиеся ремонтом. Лучшие заводские кадры используются на других работах, инженерный состав привык к массовому производству продукции, изношенные детали они просто выбрасывают. Это особенно относилось к судам, они их не ремонтировали, ибо их флот шел в линию подъема, строились новые суда... Когда заводы стали работать по ленд-лизу, они начали работать иначе. Хозяева заводов не были заинтересованы в повышении производительности труда... Заводы отказывались подписывать контракты; ни сроков, ни объемов, ни цели в контрактах не продумано, их подписывает “Шипинг Администрейшн”».

Такие недостатки в организации приводили к переносам и общему затягиванию сроков ремонта. Так, для парохода «Анадырь» сначала был установлен срок ремонта 1.V., затем перенесен на 13.V., а судно вышло из ремонта 4.VI. «По пароходу “Ильич” был назначен срок на 15.V, затем — 5.VI., в результате судно вышло 5.VIII... По пароходу “Двина” сроки менялись: 5.IV., 28.IV, 20.V., а пароход вышел из ремонта 8.V.». Процесс изменения сроков Македон описывал следующим образом: «Мы поднимаем скандал, если не выполняются первоначальные сроки ремонта. Завод обещает закончить ремонт к следующему сроку, мы видим, что и этот срок не выполняется. Мы опять поднимаем скандал. Так менялись сроки, имеются свидетели, которые буквально с мытарством ходили на заводы, имеется соответствующая переписка». В результате советские корабли в США ремонтировались по 4–5 месяцев¹⁴⁶.

Члены ремонтной группы писали письма в Администрацию ленд-лиза, советскому послу Литвинову и в другие адреса, и, по выражению докладчика, «...эти 6 месяцев непрерывного долбежа принесли пользу. Мы добились того, что один сурвейер, не соответствовавший своему назначению, был заменен другим, а ведь сурвейеры назначались Уор Шипинг Администрейшн и не так легко сделать замену»¹⁴⁷.

Ремонт производился с учетом особенностей использования кораблей и в напряженном режиме: «Суднам были сделаны ледовые подкрепления, мы перенесли заводские станки на грузовые причалы и там производили ремонт». Трудности возникали и с текучкой рабочей силы: «рабочих занятых на ремонте наших судов, часть снимают с других работ, на конвой, придет второй конвой — их опять перебрасывают, и так сроки оттягиваются и оттягиваются»¹⁴⁸.

Кроме того, «наши суда имеют большой срок службы. Нормальный срок службы судна 26 лет, в то время как пароход “Карл Либкнехт” — 58 лет, пароход “Ильич” — 40 лет. Американцы не имеют представления, что так можно

долго использовать судна, они удивляются, в таком состоянии их суда не приходят. Но у нас другого выхода нет, они у нас прослужат лет 5–7. Руководство Наркомморфлота не представляет себе технического состояния флота...».

Помимо ремонта, как говорилось в докладе, «в портах США приходилось вооружать суда, что планом союзников не было предусмотрено». В 1941 г. было вооружено «2 судна, с 1.I. по 1.IV. — 9 судов, вооружение производилось Нейви Департамент»¹⁴⁹. На Западном побережье суда не вооружались. Согласно документу, в период «с 1.IV. по 1.VII было 48 судов и довооружено 3 судна, 8 судов в портах США прошли вооружение. Из портов США ушли невооруженными. Основная причина — отсутствие пушек. Кроме вооружения, приходилось заниматься сменой радиоаппаратуры. Наши отечественные приемники давали возможность пеленговать суда. Наркомморфлот разрешил расходовать средства на радиоприемники»¹⁵⁰.

Эхом войны веет от рассказа Македона о судьбе кораблей, которым требовался ремонт. «Ледокол “Микоян” — за десять дней произвели ремонт механизмов. Сделанные нами подарки помогли произвести ремонт ускоренными путями». По-другому было с пароходом «Старый большевик»: «Этот пароход пошел в рейс заказать смену деталей, заявка была выдана, подтверждена Ленд-лизом. Капитаны образцов не оставили, надеясь получить в Союзе. Пароход “Родина” погиб и все сложные детали парохода “Старый большевик” погибли, пароход “Старый большевик” получил повреждения. О том, что втулки погибли — никто не сообщил. Судно пришло без втулок. Судно было поставлено в ремонт в маленькую мастерскую, которая не могла сделать ремонта механизмов, были вынуждены дополнительно еще 11 заводов производить ремонт... Судовой состав был разбросан, дизелю предназначался капитальный ремонт, когда дизель еще мог работать... Завод вообще не имеет инженеров», поэтому к ремонту были привлечены другие заводы, «которые расположены в 30 км от основного реконструирующего завода»¹⁵¹.

На общий вопрос Ростарчука — «сколько судов отремонтировано в счет Ленд-лиза и их стоимость» — докладчик ответил, что «начиная с ноября 1941 г. все суда ремонтируются в счет Ленд-лиза. Всего отремонтировано 49 судов с капитальным ремонтом, межрейсовый ремонт, вооружение выполнены на 52 судах. Стоимость их работ не известна... Сейчас заводы получили аванс от американского казначейства в счет Ленд-лиза, и стоимость определится, когда мы будем выплачивать по Ленд-лизу».

Основными «портами захода по ремонту» являлись для советских судов Сизтл, Портленд, Сан-Франциско, Сан-Педро, Нью-Йорк¹⁵².

В постановлении ПЗК констатировалось, что «с момента образования группы по ремонту советских судов при ПЗК под руководством инженера тов. Македона дело ремонта судов значительно упорядочилось», были проведены «мероприятия по сокращению объема ремонтных работ прибывающих кораблей без ущерба их мореходных качеств, [...] ускорения срока ремонта, [...] закреплены деловые и технические связи с органами американского Правительства, [...] делаются предварительные заготовки наиболее ходовых деталей для ремонта»¹⁵³.

Вместе с тем отмечалось, что в силу ряда причин, зависевших в основном от «организации и производственных возможностей американских ремонтных заводов, сроки ремонта советских кораблей... не выдерживаются». Как недостаток в работе ремонтной группы отмечалось, что «ремонтные ведомости подписываются портовым инженером с последующим утверждением руководителя ремонтной группы». Было установлено новое правило: «установить практику подписи этого вида документов Комиссией в составе портового инженера, капитана, судового механика и представителя Морской комиссии США с последующим утверждением руководителем ремонтной группы советских судов».

Ведомости ремонта судов, для ремонта которых требовалось более одного месяца, должны были утверждаться адмиралом Акулиным. На Акулина постановлением ПЗК был возложен «контроль за ходом и сроками ремонта советских судов в портах США с последующим докладом Комиссии не менее 1 раза в месяц». В отношении кадрового вопроса было решено «просить Наркома об укомплектовании штатов ремонтной группы квалифицированными работниками», а также «оставить тов. Македона в качестве руководителя ремонтной группы»¹⁵⁴.

К 1943 г. ситуация с погрузками советских грузов постепенно улучшалась, однако многие системные проблемы оставались. В докладе о результатах выполнения плана отгрузок в январе и в феврале 1943 г., сделанном на заседании ПЗК от 3 марта 1943 г., контр-адмирал Акулин констатировал усугубление «сезонных» проблем. Конечно, в дело выполнения планов отгрузок вмешивался природно-географический фактор. Так, по Западному побережью, «в связи с зимними штормами наши суда в очень большом проценте требовали ремонта. Большая часть судов получала течь, имели суда с аварийными повреждениями и 2 судна сели на мель, имелись повреждения судового устройства»¹⁵⁵. В целом, по словам Акулина, «было тяжелое положение с доками на Восточном и Западном берегах. Большое число американских судов требовали ремонта в связи с навигационными причинами, а также в связи с военными действиями. Поэтому, часть судов простаивали в ожидании дока. Это обстоятельство сильно влияло на задержку судов в ремонте. В настоящее время суда в основном ремонт закончили и ушли»¹⁵⁶.

Акулин выделил положительный сдвиг в решении проблемы топлива для пароходов: «Американцы согласились на создание складов угля по 6 тыс. тонн в портах Сиэтл и Портленд (уголь стал доставляться туда «с Великих озер для нас и для американцев»)»¹⁵⁷.

Как явствовало из доклада Акулина, Восточный берег оставался более или менее «благополучным» в плане отгрузок. Его порты обслуживало «определенное количество пароходов, которые выдерживаются по срокам прихода. План выполнялся по количеству пароходов, а не по-месячно, как это было на Западном берегу. Больших трудностей с его выполнением не наблюдалось»¹⁵⁸.

Докладчик выделил специфику отправок на Персидский залив. На маршруте действовало три вида пароходов: 1) специальные, которые перевозили в основном грузовики; 2) регулярные пароходы, которые «грузят и наши и американские грузы»; 3) частичные — предназначены для американских и английских грузов, а «мы грузим если имеется свободный тоннаж». При этом, по словам Акулина, «одни и те же пароходы переходят из месяца в месяц»¹⁵⁹.

Недостатком в работе по Восточному берегу он считал малое количество «наших работников». По двум портам погрузки — Нью-Йорку и Филадельфии — уполномоченным числился Васильев, который имел свою контору, занимался аллокацией (направлением грузов по адресам. — *Примеч. авт.*) грузов. По мнению Акулина, фактически уполномоченным в Филадельфии выступал американец Фиксельберг, в Нью-Йорке работал один советский работник Лукьянов и два американца — Файнштейн и Айзексон¹⁶⁰.

По итогам проведенного анализа результатов выполнения планов отгрузок, адмирал рекомендовал «ускорить командирование советских работников в порты». Он указал также на необходимость «увеличить предоставление пароходов по Западному берегу», серьезно заняться ремонтом судов, создать запасы угля¹⁶¹. В связи с известным нам «требованием Военного департамента США о возвращении ему грузов, принадлежавших Советскому Союзу, которые лежат в портах более 45 дней», Акулин считал необходимым детально проанализировать отчет тов. Теплякова со списками грузов, чтобы определить перспективы разгрузки портов.

На заседании ПЗК от 12 апреля 1943 г. был заслушан доклад начальника отдела морских перевозок Голикова о результатах выполнения мартовского плана отгрузок в Западного берега. Среди причин, вызвавших невыполнение плана отгрузок на Дальний Восток, главная «заключалась в том, что пролив Лаперуза замерз и часть судов были вынуждены пойти через Цусиму, а часть судов вообще не вышли, но даже для тех судов, которые смогли выйти, — путь был удлинен на 2 недели, в связи с чем было сорвано поступление судов»¹⁶².

Вторая причина, отмеченная докладчиком, — «затяжной ремонт судов». Это объяснялось, прежде всего, политикой американской стороны: «Американские верфи заняты ремонтом своих судов, не заинтересованы в ремонте наших, особенно мелких... Мы не имеем собственных ремонтных баз и весь текущий ремонт вынуждены производить в Америке... Согласно плана, тов. Еремин в марте должен был погрузить 17 пароходов, но он отгрузил только 9 пароходов, ибо остальные 8 пароходов задержаны в ремонте»¹⁶³.

Объективным фактором, связанным с трудностями морской транспортировки, оставались «случаи гибели и аварии судов», в результате чего «из строя вышел тоннаж в количестве 31 700 тонн». И наконец, «в конце марта все суда были задержаны в связи с условиями плавания во Владивосток»¹⁶⁴.

В числе важных факторов, тормозивших погрузки, оставалась проблема с рабочей силой. В указанном выше докладе 12 апреля 1943 г. Голиков отметил «ухудшение скорости погрузки судов, особенно в портах Сан-Франциско и Сиэтл» из-за нехватки грузчиков. В выступлении в ходе обсуждения доклада И. А. Еремина о выполнении апрельского плана отгрузок в портах Западного побережья на заседании ПЗК от 10 мая 1943 г. Голиков заострил внимание на этой проблеме в текущей ситуации: «На сегодня в Портленде стоят 6 пароходов и не грузятся из-за отсутствия рабочей силы... Отсутствие рабочей силы объясняется тем, что пришли 6 британских тральщиков, которые американцы в первую очередь обеспечивают рабочей силой. Американцы не выполняют свое обещание о предоставлении нам военной рабочей силы. Таким образом, по Портленду намечается прорыв в выполнении майского плана отгрузок».

Начальник отдела морских перевозок отметил также попытки американцев «вытеснить нас из порта Сан-Франциско»¹⁶⁵.

На этом же заседании докладчик Еремин, отвечая на различные претензии в адрес работы Отделения ПЗК по Западному берегу, указывал на ряд проблем повседневной работы в порту. В ответ на заявления начальника отдела металлов он разъяснил ситуацию с отправкой грузов: «Высокоприоритетные грузы, на которые указывает тов. Ростарчук, грузятся вне всякой очереди. Когда отдельные члены Комиссии или начальники отделов делают заявления о том, что их высокоприоритетные грузы не грузятся, то я должен сказать, что такие заявления не объективные»¹⁶⁶.

По вопросу о комплектовании новых судов командами Еремин проинформировал членов ПЗК: «Перед нами стояла задача набрать 600 человек команд. Сейчас комплектуются дополнительно 7 судов, т. е. около 1000 человек мы должны были снять с наших судов. Это огромная работа, тем более что мы имели неприятные случаи поведения наших людей в гостиницах»¹⁶⁷.

Тем не менее, несмотря на ряд трудностей и препятствий в работе советских представителей, ПЗК приняла решение, что «апрельский план отгрузки в портах Западного побережья выполнен вполне удовлетворительно»¹⁶⁸.

Позицию американской стороны и комплекс взаимных претензий, возникавших во время работы в портах, ярко характеризуют записи бесед между представителями ПЗК и американских органов. В качестве примера можно привести беседу контр-адмирала Акулина с мистером Триппом, заведующим конторой «Мур Маккормик» в Портленде, состоявшейся 12 апреля 1943 г. в кабинете уполномоченного ПЗК по Западному побережью в Портленде. Акулин заявил, что он пригласил м-ра Триппа для обстоятельной «беседы по вопросу отправки лендлизовских грузов из Портленда в Советский Союз». Акулин дипломатично высказался о способностях американского собеседника: «В связи с тем, что м-р Трипп работает в Портленде с начала организации аппарата уполномоченного ПЗК по Западному берегу и является старым и опытным работником компании “Мур Маккормик”, его предложения он ценит и поэтому просит без стеснения указать не те недостатки, которые, по его мнению, тормозят работу»¹⁶⁹.

М-р Трипп заявил, что «он имеет тесную связь с Уор Шипинг Администрейшн... По прибытии в Портленд он был немного оптимистично настроен. Работа в Портленде улучшилась, однако имеется ряд принципиальных вопросов, без разрешения которых нельзя наладить работу». Во-первых, по словам американца, «в Портленде много судов, нуждающихся в ремонте», что «тормозит нашу работу. Нас упрекают, но мы не виноваты. Мы можем грузить суда хорошо и быстро, если нам не будут мешать». Трипп подчеркнул, что «Портленд работает лучше, чем другие порты Западного побережья»: «У нас всегда имеются грузы, мы знаем, где они находятся, мы достали складские помещения».

Но главная претензия американцев заключалась в том, что «очень часто меняются планы погрузки», что требует зачастую полного изменения кубатуры и грузоподъемности, а суда, по выражению м-ра Триппа, «не резиновые». Правда, с этими трудностями они справлялись «благодаря опытности капитана Мун, имеющего 25-летнюю практику погрузки судов»¹⁷⁰.

В качестве положительного примера американец нарисовал поистине благостную картину англо-американского сотрудничества: «Возьмите, к примеру, как грузятся суда, идущие в Австралию или Англию. Заблаговременно готовятся планы отгрузок, которые никогда не меняются, поэтому пароходы грузятся быстро и планомерно.

Американские и английские организации по отправке грузов работают по плану. За 4–5 недель до отправки грузов они уже знают какие грузы и в каком количестве они обязаны погрузить. Нормы их погрузки не выше наших, наоборот, мы иногда грузим больше и тем не менее работаем хуже, чем они. У нас мало тоннажа и нет уверенности будут или не будут у нас пароходы. В этой связи положение с рабочей силой ухудшается». По поводу рабочей силы — одной из самых острых проблем — Трипп высказался особо: «Осенью прошлого года мы имели 62 артели, сейчас только 35. Грузчики, не уверенные в завтрашней работе, уходят на судостроительные верфи и другие места. Тоннажа и так мало, а тут аварии и гибель двух судов — “Узбекистан” и “Ламут”».

В целом же, по мнению американца, «в Портленде есть возможности для увеличения отгрузок; большое количество причалов, можем использовать военный причал № 4 и при нужде — Ванкувер»¹⁷¹.

Контр-адмирал Акулин обвинил американца в том, что тот пользовался «однобоко подобранной информацией». По его мнению, «американские и английские организации работают в совершенно иных условиях, чем мы. Они располагают большим количеством судов и всегда имеют возможность увеличить число пароходов. Мы такой возможностью не располагаем и это прекрасно известно м-ру Трипп».

Основная причина «наших недостатков и трудностей», по мнению адмирала, состояла в том, что «у нас мало судов, суда в основном старые» и требующие ремонта. Он уточнил, что к тому времени — а это апрель 1943 г., советская сторона уже перестала менять планы погрузок на той стадии, когда «судно стоит под погрузкой».

При этом адмирал настойчиво повторял, что «м-р Трипп должен понять, что высокоприоритетные грузы, как алюминий, мы должны отправлять в первую очередь и с каждым пароходом». Кроме того, он подчеркнул, что у американцев и англичан планы погрузок тоже изменялись: «перегружаются целые пароходы... Это происходит потому, что мы живем в военное время и фронт диктует свои требования»¹⁷².

Американец заявил о своем сожалении, так как «его поняли так, что он не хочет понять обстановки». Он, как обычно, сослался на «давление сверху» и со стороны общественности: «Нас и нашу работу постоянно критикуют как правительственные, так и общественные организации, но нас прижимают, нам заявляют, почему мы грузим так, а не иначе. О нашей работе постоянно пишут и доносят в Вашингтон. Я критиковал наши ошибки не ради критики, а для того чтобы исправить положения... Я могу уйти с данного поста. Однако это не улучшит положения... Я пытаюсь понять положение и придти к взаимному пониманию и сотрудничеству».

На это Акулин также дипломатично ответил, что он рад, что м-р Трипп хотел взаимопонимания и «тесной совместной работы между “Мур Маккор-

миком” и Закупочной комиссией». На поднятые американцем вопросы он высказал следующие предложения: 1) он «прикажет сократить размер ремонта до минимума так, чтобы он не задерживал и не мешал погрузочным работам»; 2) «изменений планов погрузки не будет при уже начавшейся погрузке пароходов, исключая самые необходимые изменения». В заключение адмирал Акулин предложил м-ру Триппу по принципиальным вопросам писать ему лично непосредственно в Вашингтон (где адмирал работал в составе ПЗК).

Состояние проблемы с отгрузками на весенний период обсуждалось на совещании по вопросу грузов для Арктической экспедиции от 14 апреля 1943 г. в г. Сиэтле. С советской стороны в беседе участвовали контр-адмирал Акулин, А. Бочек, М. Гусев, от американской — представители фирмы «Мур Маккормик» м-р Грейвесен и м-р Келли.

В начале встречи Акулин поинтересовался мнением Грейвесена о ходе и условиях погрузки советских судов в Сиэтле, Такоме и Олимпии и об изменениях планов погрузок. Американец ответил, что «в общем работа по отгрузке ленд-лизовских грузов улучшилась, однако имеют место изменения планов погрузки. Иногда карго-планы составляются не согласно находящимся в портах грузов, а на основании ожидаемого груза, находящегося еще в пути на самолетах»¹⁷³.

Адмирал Акулин подчеркнул далее, что «в текущем году предстоит очень важная и серьезная работа по отправке арктических грузов, и он хотел бы выслушать мнение м-ра Грейвесена» по данному вопросу.

Грейвесен изложил свой план организации отправок с учетом опыта прошлого года. В 1943 г. он предложил отправлять арктические грузы следующим порядком: «на причалах Ист Уотер Докс в Сиэтле сконцентрировать продовольственные грузы: мука будет забираться непосредственно с мельниц. В Такоме же сосредоточить все технические и специальные грузы. Все грузы будут отсепарированы (так в документе. — *Примеч. авт.*) согласно порта назначения и грузополучателя». Такая сортировка, по мнению американской стороны, «ускорит погрузку и устранил неправильную засылку товаров. Для этой цели, — отметил Грейвесен, — мы должны... за неделю знать название пароходов, название портов назначения и количество и номенклатуру отправляемых туда грузов».

М-р Келли в связи с этим добавил, что «он хотел бы применить ту же системы отправки грузов, что применяется американцами при засылке товаров, оборудования и снаряжения на Аляску, т. е. за месяц выдают списки судов, порты назначения и номера грузов...». Кроме того, по его мнению, «желательно, чтобы под погрузку не ставились суда пачками, как это было в прошлом году»¹⁷⁴.

Адмирал Акулин заявил, что одобряет эту систему организации погрузки и отправки, а также предполагает к 15 мая очистить Сиэтл от рейсовых грузов для того, чтобы использовать его исключительно для судов Арктической экспедиции. Рейсовые суда будут грузиться в Такоме и Олимпии с условием, что они будут выводить оттуда не менее 50 000 тонн в месяц». В связи с этим он снова заострил внимание на одной из ключевых проблем погрузки — обеспечения портов — в данном случае Такомы и Олимпии — рабочей силой.

Грейвесен ответил, что «в Олимпии сейчас имеется 7 артелей, в Такоме — 14, [...] этих грузчиков недостаточно, однако возможна их переброска из порта

в порт, включая Сиэтл». Адмирал Акулин отметил также, что «заблаговременная заявка на грузы, их концентрация на пирсах, список судов с указанием портов назначения, является целесообразным... Эта информация будет дана “Мур Маркормику” за неделю до погрузки». Советский представитель также согласился ставить под погрузку не более трех судов и заявил, что «изменения аллокационных планов быть не должно». Он добавил немаловажное пожелание советской стороны — чтобы «отправочные документы имели русский перевод». М-р Грейвесен обещал выполнить это пожелание¹⁷⁵.

К лету 1943 г. стало очевидно, что главной проблемой, вокруг которой постоянно возникали разногласия с американцами, было изменение планов погрузки. В связи с этим в июне председатель ПЗК отправился с инспекцией в порты Западного побережья США. На заседании Комиссии от 16 июня контр-адмирал Акулин выступил с информацией «об указаниях генерала Беляева о работе уполномоченного на Западном берегу по отправке грузов». Он заявил, что «от генерала Беляева получена телеграмма, в которой говорится, что самым трудным местом в работе уполномоченного в Портланде является планирование отгрузки грузов и что по этому вопросу имеются большие трения с американцами... Одна из причин этих трудностей заключается в том, что уполномоченный по Западному берегу не имеет своевременной полной информации относительно произведенных отправок грузов, т. е. грузы для них иногда являются неожиданными, иногда грузы, которые ожидаются, не прибывают. Поэтому генерал Беляев дает указание, чтобы отделы Закупочной комиссии в Вашингтоне давали полную и своевременную информацию по такой форме: когда отправлен груз, откуда, по какой железной дороге, куда и в какой порт, что именно и сколько, номера релизов, номера вагонов, примерную дату прибытия груза в порт». При этом генерал Беляев запретил «посылку телеграмм в порты с требованиями отгрузки того или иного вида грузов со стороны начальников отделов». Такие телеграммы должны были присылаться только за подписью адмирала Акулина или К. И. Лукашева¹⁷⁶.

Постановлением ПЗК было установлено принять информацию адмирала Акулина к сведению и исполнению¹⁷⁷.

На заседании ПЗК от 16 октября 1943 г. был заслушан доклад А. И. Еремина о работе по руководству делами отгрузок из портов Западного побережья в СССР и перспективах выполнения сентябрьского плана отгрузок. Докладчик привел цифры отгрузок с Западного побережья с ноября 1942 по август 1943 г. которые показывали тенденцию к росту, но случались «заминки» и снижения отгрузок в январе и июне — июле 1942 г. (в ноябре 1942 г. было отгружено 106 000 тонн, в декабре — 121 359 т, в январе — 97 582 т, в феврале — 126 291 т, в марте — 134 256 т, в апреле — 172 978 т, в мае — 227 858 т, в июне — 222 628 т, в июле — 208 096, в августе — около 300 000)¹⁷⁸.

Говоря о проблеме с рабочей силой, Еремин снова подчеркнул, что «положение напряженное. Если приходят американские суда, то с наших судов рабочая сила снимается немедленно, не спрашивая нас. Пароход “Камчатнефть” имел 8 дней простоя из-за отсутствия рабочей силы; во время погрузки парохода “Ингул” рабочих сняли, т. к. пришел американский пароход»¹⁷⁹.

Начальник отдела металлов Ростарчук снова высказал претензию об «отсутствии контроля за передвижениями срочных грузов». Еремин опять оправдывался: «Как только я получаю сообщение от начальников отделов о срочных грузах, я эти грузы, как правило, беру на особый учет. Продвижение срочных грузов контролируется ежедневно... Правда, иногда американцы предъявляют нам претензии такого рода: мы написали м-ру Руди о том, что срочно требуется подать 25 тыс. тонн нефтяного оборудования, и затем говорим, что трубы также срочно нужно подать. Американцы заявляют: “Выходит, что все грузы срочные”. Я стараюсь объяснить, что наша страна в такой обстановке находится, что нам крайне необходимы в данный момент такие-то грузы»¹⁸⁰.

М. И. Акулин прокомментировал пресловутую проблему «изменения планов погрузок». Он отметил с точки зрения профессионального моряка, что «наши корабли индивидуальные по своей конструкции. Мы не можем менять грузы с одного парохода на другой, ибо что можно погрузить на одном пароходе, того нельзя погрузить на другом пароходе». Он предложил поставить перед Наркомвнешторгом вопрос о том, чтобы «в течение месяца планы отгрузок не менять».

При этом он конкретизировал проблему, указав, что «когда мы меняем план, американцы не предъявляют к нам особых претензий, ибо изменение плана до некоторой степени облегчает работу. Когда изменяется план на поданные грузы — это затрудняет работу и вызывает большое неудовольствие со стороны американцев».

Общий план отгрузок и план погрузки на конкретный пароход — это были совсем разные вещи. По словам Акулина, к примеру, «тов. Бочек составляет план погрузки парохода накануне прихода парохода в порт, т. е. составляет план погрузки из наличных грузов. Для американцев это очень удобно. Так делается в Сиэтле. Вследствие этого, там никаких претензий со стороны американцев не встретите. В Портленде американцы предъявляют претензии, ибо здесь требуют определенные грузы. Тов. Бочеку даны соответствующие указания о том, что принятая им система — неправильная».

Проблему «контроля за движением грузов» Акулин назвал сложной, поскольку, по его словам, «иметь представителей на складах — американцы нам в этом отказали»¹⁸¹.

Генерал Беляев в своем выступлении обобщил содержание докладов Еремина, Акулина и выступления других работников ПЗК. Из них были очевидны две основные причины, по словам Беляева, «неточного выполнения планов наркома с точки зрения количественной и качественной». Во-первых, «планирование тоннажа, как правило, сводится к тому, что значительный процент (25–30%) — “преходящего тоннажа”, а когда кончается календарный месяц, мы получаем запросы из Москвы, почему не выполнен план с точки зрения количественной по такой-то номенклатуре. При этом... момент обеспечения тоннажем совершенно отбрасывается»¹⁸².

Во-вторых, имел место фактор «серьезных изменений в месячных планах вывоза судов». По поводу изменений планов погрузки председатель ПЗК также заявил, что «в течение месяца крайне желательно планов не менять»¹⁸³. При этом он четко определил противоречие между позицией в этом вопросе

американской и советской стороны: «С точки зрения жизни в этой стране (США) — это понятно, ибо американцы не чувствуют пульса жизни нашей страны, но для нас понятно, почему так ставятся вопросы, и мы не можем идти по линии не изменения планов, т. к. сама жизнь требует этого»¹⁸⁴.

По мнению Беляева, необходимо выделить «специального работника на Западном берегу, который занимался бы исключительно планированием, отгрузкой и пр., ибо иногда трудно объяснить, почему мы произвели какую-то работу вопреки указаниям наркомата».

В постановлении ПЗК по данному вопросу в результате было записано, что изменение планов отгрузки, как ежемесячно, так и по-пароходно, к которому придирались американцы, действительно, имело место на практике, однако «делалось это только в интересах нашего дела и на основании указаний наркомата или комиссара, или по вине американцев, не обеспечивавших подачей грузов в порты для погрузки реального тоннажа, что имело место далеко не редко»¹⁸⁵.

Таким образом, в течение 1943 г. процесс погрузки становился более упорядоченным процессом, и американская и советская стороны активно работали над его совершенствованием. Состояние дел с отгрузками на конец 1943 г. было детально охарактеризовано в стенограмме заседания ПЗК от 13 декабря 1943 г. при обсуждении вопроса выполнения плана отгрузок в ноябре месяце и перспективах отгрузок в декабре. Судя по выступлениям ряда работников Комиссии, ситуация с тоннажем в течение последних месяцев улучшилась, но проблемы оставались. В частности, начальник отдела металлов Ростарчук подчеркнул, что «за последний месяц мы перевыполнили план вывоза. Мы все время идем с перевыполнением плана по тоннажу. И в то же время мы не укладываемся в преподанный нам план. И вывозим не все, что должны». В связи с этим он поставил вопрос о перспективах увеличения тоннажа. По данному вопросу детально высказался начальник Отдела морских перевозок Голиков. Прежде всего он сослался на высказывание генерала Уэссона, который заявил, что «в конце апреля мы перевыполнили протокольную норму тоннажа», и в дальнейшем «этот вопрос можно будет решить, еще много впереди времени. В Протоколе записан минимум, а если надо будет — будет и тоннаж. Это не конец — Протокол»¹⁸⁶.

Голиков отметил такой существенный недостаток в организации работы по отгрузкам, как задержки в отгрузках ряда важных товаров. Например, железнодорожные платформы и грузовики слабо отгружались из-за отсутствия места на пароходах. Задержки отгрузок машинного оборудования имели место, по словам Голикова, в силу того, что «ранее были другие более срочные грузы. Был шинный завод, нефтяное оборудование. Для них был высший приоритет. Приоритета на машинное оборудование не было... За станки попадало, и их старались грузить. И сейчас создается такое положение, что ряд оборудования лежит свыше года. Там есть целый ряд такого оборудования, которое американцы нам буквально уступили, например патронные линии. А теперь они 7–8 месяцев не отгружаются. Вчера я, — продолжал докладчик, — получил письмо от американцев, в котором они ставят вопрос — если не отгрузите, то отберем». В связи

с этим он предложил «прямо сообщить нарком», что необходимо «обязательно вывезти патронные линии в январе и не после»¹⁸⁷.

Вторая категория товаров, на которые обратил внимание начальник отдела морских перевозок, — это «оборудование для обеспечения тракторами промышленности. К весне у нас хотят развернуть ряд заводов, которые должны дать нашему сельскому хозяйству тракторы. Поскольку нам сейчас разрешили грузить эти грузы на север, эти погрузки нельзя сокращать». Голиков обратил внимание также на директиву наркома и его телеграммы по вопросу срочных отгрузок для железнодорожного транспорта. И — как бы между делом — упомянул о текущем «заторе» — в портах скопилось 3000 тонн запчастей для грузовиков.

Ростарчук в своем выступлении отметил еще один «большой недостаток»: «плановые грузы очень часто приходят не ко времени на Западный берег, на январский план еще груз на Западный берег не пришел». По поводу отгрузок на север он констатировал, что «первый план был фактически сорван потому, что американцы дали слишком поздно разрешение доставить наши грузы в порты. Если они не знали в ноябре, то почему в декабре мы имеем такое же безобразие. В этом мы недостаточно проявили настойчивость. Написали письмо — на отгрузки в Филадельфии это подействовало, а в Нью-Йорке это осталось так же. По этим причинам мы не выполняем иногда планов. Релизы дают за 5–10 дней». Второй недостаток, о котором часто упоминалось как в советских, так и в американских документах, — это «нарушения планов, которые проделывают наши уполномоченные в портах, особенно по Восточным портам». По мнению Ростарчука, «они не должны этого делать. Они не должны корректировать наши планы», поскольку получается, что «планы не выполняются по нашей прямой вине»¹⁸⁸.

М. И. Акулин в своем выступлении выделил главные проблемы организации погрузок на тот момент (конец 1943 г.). Одна из них была связана с политикой американской стороны. Он, в частности, заявил: «Я как уполномоченный по Западному берегу имею там 5 контролеров со стороны американцев. Старший из них это м-р Линтвер. Это бывший заместитель руководителя Морской комиссии по Западному берегу, сидевший раньше в Сан-Франциско, переведенный в Портленд... О том, что делается, ему дается знать, и он говорит свое слово.

В самом Портленде Комиссия по несколько раз в день (два-три раза) приходит, спрашивает, почему так или иначе и были два случая, по которым Линтвер сказал, что он не разрешает. Это когда мы хотели отозвать груз из Паско в Сиэтл, а Сиэтл имел грузы, и он сказал, что пока мы не возьмем груз, который находится в Сиэтле, он не разрешит взять из Паско»¹⁸⁹.

Дипломатические способности контр-адмирала Акулина хорошо нам знакомы по целому ряду других документов и свидетельств, поэтому выглядит естественным его утверждение: «Правда, в обоих случаях я урегулировал все, но он просил, чтобы такие случаи повторялись реже». И в целом, по общему заключению адмирала, «американцы пристально следят за тем, что мы делаем. С точки зрения распределения пароходов по портам и изменения плана погрузки они отказывать не будут, но заявят, что считаем, что это неправильно — изменять план погрузки.

Изменение планов бывает и потому, что опаздывают пароходы».

Вторая проблема заключалась, по словам Акулина, в том, что «планирование и учет выполнения отгрузок поставлены далеко не удовлетворительно. Кроме того, слаба дисциплина погрузки, и это очень отражается на выполнении погрузки. Отметил адмирал, сам явно сочетавший в своем характере дипломатичность с настойчивостью, и роль «человеческого фактора»: «Лучше всего в Портленде. Там много нашего народа. Слабее всего в Сиэтле и еще по слабости характера нашего уполномоченного в Сиэтле. Он очень хороший капитан, но поставить резко вопрос у него голоса не хватает...»

Третий фактор, затруднявший погрузки, — «плохо обстоит дело с комплектностью грузов... Часто входящие в состав одной и той же установки пришли в разные порты и трудно, конечно, их отгрузить комплектно. Надо хотя бы по времени погрузить их в одно и то же время...». Адмирал скептически заметил, что зачастую на практике складывалось так, что «если в этом месяце одно не отгрузили что-нибудь, то в следующем забыли уже. Надо составить план так, чтобы если не догрузили в этом месяце, отгружали в следующем месяце, чтобы не было разрыва»¹⁹⁰.

Четвертый фактор, по словам адмирала, — «учет у инженеров плохой. Зааллокировывают, пароход подходит и выясняется, что из 10 вагонов — 4-х нет, давно уже погружены в Союз. Но если пароход подошел, значит, все же его должны загружать. И вот загружать приходится что имеется. То есть чем попало... Ученье не в тоннах, а в комплектах, что отгружено, уже нельзя».

Акулин остановился и на целом ряде технических проблем. Например, по вопросу о габаритах оборудования он заявил, что «иногда капитаны не знают своего твиндека. Нам необходимо на Западном берегу срочно собрать эти размеры, специально этим заниматься...».

В отношении норм погрузки он высказался следующим образом: «Нам сейчас дали плавучий кран 60 т и еще дают 100 т. В Нью-Йорке погрузка проходит легко, там пароход хозяин порта, все идет к нему». В Портленде же «за погрузкой наблюдает м-р Трипп, который ничего в погрузке не понимает (здесь Акулин отзывается о Триппе гораздо менее дипломатично, чем в рассмотренной выше беседе с ним от 12 апреля 1943 г. — *Примеч. авт.*) [...] Правда, он приходит обязательно на причал, мокнет, но все равно ничего не понимает. Теперь там их более ценный представитель Кларк, и он немного зашевелил это дело».

Досталось от сердитого советского адмирала и американскому транспортному агенту: «Погрузкой занимается “Мур Маккормик”. В Сиэтле был такой случай: они загружали пароход, ошиблись и начали его разгружать. Бывают случаи простоев по 2–3 часа без рабочей силы. Не знали, когда придет пароход»¹⁹¹.

Общие итоги отгрузок подвел в своем выступлении К. И. Лукашев. По его данным, ноябрьский план был выполнен на 97–98% по Восточному побережью и на 67% по Западному. По данным заместителя председателя ПЗК, по состоянию на декабрь месяц общее выполнение заданий Третьего протокола шло «неплохо. Мы идем примерно на уровне 116% от положенного количества за этот период времени по Протоколу». С наибольшим отставанием шла отгрузка машинного оборудования. Лукашев констатировал, что «у нас нако-

пилося в портах на I.XI около 1 млн тонн, причем некоторое оборудование лежит уже здесь год»¹⁹².

В 1943–1944 гг. работа по отгрузкам с Западного побережья США была сравнительно упорядочена, значительно вырос объем отгрузок. Общую характеристику процесса отгрузок ленд-лизских товаров для СССР в «пиковые годы» дает отчет Отделения ПЗК по Западному берегу о работе за 1944 год.

Всего за 1944 год из портов Западного побережья США в порты Дальнего Востока и Арктики было отправлено 391 судно с грузом 2 558 743 больших тонн. В том числе 312 сухогрузных судов с грузом 1 894 653 тонн и 79 танкеток с грузом 664 000 тонн¹⁹³.

Отгрузки по укрупненным номенклатурам представлены в следующей таблице¹⁹⁴:

Наименование товаров	Всего в тоннах	В % к итогу
Промышленное, транспортное оборудование, кабель и средства связи	509 670	29
Автомашины и другие грузы автоотдела	59 759	3
Продовольствие	507 078	28
Металлы	466 682	26
Химикаты, нефтепродукты и резиновые изделия	149 044	9
Военные грузы и взрывчатка	61 779	3
Интендантские грузы и грузы общественной помощи СССР	42 321	2
Итого сухогрузов, не включая Арктики	1 796 325	100,0
Вывезено в Арктику	98 328	
Итого сухогрузов, включая Арктику	1 894 653	—
Вывезено на наливных судах	664 090	—
ВСЕГО	2 558 743	

Как следует из приведенных в таблице данных, основными статьями вывоза с Западного побережья в 1944 г. являлись «различное промышленное оборудование, металлы и продовольствие».

Согласно отчету, «погрузка сухогрузных судов в 1944 г. осуществлялась в следующих портах: 1. Портленд, штат Орегон, и примыкающие к порту мелкие порты: Лонгвью, Ванкувер и Калама — штата Вашингтон и Бивер — штата Орегон — отправлено 1 186 671 тонна, или 62,6% к общему вывозу с Западного берега; 2. Сан-Франциско — штата Калифорния — отправлено 258 271 тонн, или 13,7%; 3. Сиэтл — штата Вашингтон и прилегающие к нему мелкие порты штата Вашингтон: Такома, Олимпия, Беллинхэм, Макатео, Анакортис — отправлено 449 678 тонн, или 23,7%».

Погрузка же танкеров производилась «в портах Лонг Бич и Сан-Франциско штата Калифорния и в районе Сиэтла — Эдмондсе штата Вашингтон»¹⁹⁵.

В отчете содержались характеристики особенностей организации процесса погрузки ленд-лизских грузов, отправлявшихся в СССР, в различных

портах. Эти особенности во многом зависели от технических возможностей портов и от политики американской стороны.

Так, согласно документу, американские организации, исходя из степени загрузки порта Сан-Франциско своими военными грузами, как правило, не разрешали завозить в район Сан-Франциско «какое-либо оборудование, техническое снабжение, излишнее количество металлов и другие грузы, а разрешали отгружать через Сан-Франциско лишь небольшое количество металлов и продовольственные грузы, главным образом производящиеся в районе этого порта». Кроме того, как указывали работники ПЗК, на Западном побережье имела место постоянная нехватка рабочей силы, т. е. грузчиков, и этот фактор также ограничивал «возможность направлять большие количества наших судов для погрузки в Сан-Франциско».

Все эти особенности привели к тому, что советская сторона стала направлять в Сан-Франциско в основном «суда типа “Двина” или “Ташкент”, на которые гораздо легче и быстрее можно грузить штучный груз (металлы, продовольствие, химикаты), нежели тяжелое машинное оборудование»¹⁹⁶.

Техническими особенностями портов Сиэтл, Такома и Олимпия явилось «отсутствие достаточного количества кранов для погрузки тяжеловесных грузов», поэтому туда направлялись относительно «легкие» (по крайней мере, не самые тяжелые и крупногабаритные) грузы. Согласно отчету, что «через эти порты грузились металлы, химикаты, продовольствие, резиновые изделия, грузовики, железнодорожные платформы и некоторые другие грузы». Указывалось, например, что «на два порта Такома и Олимпия, отстоящие друг от друга в 30 милях, американские организации смогли выделить на наши суда лишь один плавучий кран, грузоподъемностью 30 тонн. В Сиэтле обычно работал тоже один плавучий кран, такой же грузоподъемности, это обстоятельство заставило направить в Сиэтл и прилежащие к нему порты суда, относительно малого тоннажа... “Маньч”, “Полина Осипенко” и др.)».

В результате и в 1943–1944 гг., «единственным портом, через который отгружалось тяжелое индустриальное оборудование, энергетика, паровозы, энергопоезда и другие сложные грузы», оставался Портленд. Этот порт был существенно переоборудован и оснащен для отправки тяжелых грузов в СССР. В частности, был построен специальный «причал с краном-дерриком для погрузки паровозов»¹⁹⁷.

Помимо этого, был переоснащен целый ряд судов. Так, «для перевозки паровозов в течение летних месяцев 1944 года были специально переоборудованы 5 теплоходов: “Клара Цеткин”, “Старый большевик”, “Максим Горький”, “Комилес”, “Севзаплес”», из которых, как подчеркивалось в отчете, «каждый одновременно может погрузить 18 паровозов (8 паровозов в трюмы и 10 на палубу). Кроме 18 паровозов теплоход принимает около 2200 тонн другого генерального груза, преимущественно металла в чушках и каких-либо других грузов». Кроме того, были «дополнительно переоборудованы 17 судов типа “Либерти”, для перевозки на палубе энергопоездов и дизельных станций»¹⁹⁸.

Дополнительные технические сведения о погрузках и особенностях перевозок паровозов содержались в отчете о работе группы по приемке судов на

Западном побережье США ПЗК СССР за февраль 1943 — октябрь 1944 г., поданный в ПЗК 17 октября 1944 г. Выделим один из технически особо сложных процессов, связанных с организацией перевозок паровозов. В документе указывалось, что «перевозка паровозов в собранном виде на морских судах с Западного берега США в Дальневосточные порты СССР началась осенью 1943 г. Первым судном, принявшим паровозы на палубу, был теплоход «Максим Горький», прибывший в Портленд 15 октября 1943 г. и ушедший в рейс с первыми 6-ю паровозами и тендерами к ним 7 ноября 1943 года»¹⁹⁹.

При переоборудовании пароходов возникли немалые технические трудности. Первоначально, как говорилось в документе, «задача была поручена Портлендскому агентству «Мур Маккормик». Однако выяснилось, что в трюмах судна возвышается целый лес вертикальных бревен для подкрепления палубы, не оставляющий места для прочего груза, кроме малогабаритного, и значительно понижающий дедвейт судна; контр-адмиралом Акулиным было поручено инженеру Неганову В. И. взять на себя руководство работами». В результате проведенных работ инженером Негановым была подана руководству ПЗК докладная записка от 29 октября 1943 г. о типе подкрепления на судах типа «Максим Горький». Советскому инженеру удалось добиться сокращения объема подкреплений более чем в 3 раза²⁰⁰.

На первых трех кораблях, перевозивших паровозы в СССР, еще сохранилась старая конструкция, однако начиная с четвертого судна (это был «Владимир Маяковский») стали применяться конструкции инженера Неганова, где использовались «стальные карленгсы вместо подпалубных балок», и за счет этого значительно сокращалось количество вертикальных стоек. Этой же конструкцией были затем оснащены сначала «суда старой постройки», а затем суда типа «Либерти».

По проекту инженера Неганова были переоборудованы лесовозы типа «Максим Горький» под перевозку паровозов в трюме и на палубе. В январе 1944 г. теплоход «Клара Цеткин» был поставлен под переоборудование, а вслед за этим были переделаны и остальные четыре судна этого типа: «Максим Горький», «Севзаплес», «Старый большевик». Каждое судно смогло взять по 18 паровозов с тендерами к ним²⁰¹.

Согласно указанному отчету о работе группы по приемке судов, по состоянию на 15 октября 1944 г. под перевозку паровозов было приспособлено 22 судна, которые могли взять 194 паровоза с тендерами к ним за один рейс. Всего на 15 октября 1944 г. было отправлено 400 паровозов и тендеров к ним.

В ходе работы возникали все новые проблемы, требовавшие нестандартных технических решений. Так, «в начале перевозки паровозов поставлялись небольшие четырехосные паровозы в количестве 88 штук, а затем — крупные пятиосные паровозы весом в 90 тонн. Для перевозки последних потребовалось... изменить детали крепления их к палубе, все же подпалубные крепления еще ранее были предусмотрены достаточной прочности для перевозки больших паровозов». В целом, согласно выводам авторов отчета инженеров Б. Я. Гнесина и В. И. Неганова, «практика перевозки паровозов на судах показала достаточную надежность применяемой системы подкрепления палубы и крепления паровозов, ставшей теперь стандартной»²⁰².

Более того, по мнению авторов отчета, этот материал (с приложением соответствующих чертежей и расчетов) должен был быть «систематизирован и издан с целью дальнейшего использования в дальнейшей работе нашего флота»²⁰³.

В отчете Отделения ПЗК по Западному побережью США за 1944 г. были сделаны важные выводы по итогам доставки грузов в СССР, в частности в связи с хорошей организацией погрузок и отправок. По общим данным, приведенным в отчете, констатировалось, что «все отправленные в 1944 году 572 паровоза, 42 энергопоезда и 38 дизельных передвижных станций благополучно прибыли во Владивосток... Несмотря на тяжелые условия плавания в Тихом океане, особенно в осенние и зимние месяцы, все сложные агрегаты, отправляемые на палубах судов, были доставлены по назначению»²⁰⁴.

Это обстоятельство, по мнению авторов отчета, характеризовало «хорошее знание своего дела наших капитанов и моряков торгового флота». Наркомату морского флота СССР рекомендовалось учесть полезный опыт организации погрузок ленд-лизских судов, в частности сокращение сроков погрузки за счет специализации судов по портам. По опыту работы на Западном побережье США выделялась следующая специализация: «1) Суда типа “Либерти” направлялись в Портленд для погрузки тяжелого оборудования. 2) Суда грузоподъемностью 6000–7000 тонн, имеющие 2–3 палубы и работающие на жидком топливе, направлялись в Сан-Франциско под продовольствие. 3) Суда грузоподъемностью 3000–4000 тонн, большей частью работающие на угле, направлялись в Сиэтл и прилегающие порты плод различные штучные грузы, не имеющие тяжеловесов»²⁰⁵.

В ходе организации погрузок и отгрузок был выработан положительный опыт практического сотрудничества представителей СССР и США. В отчете подчеркивалось, что «портовые работники (советские и американские) лучше изучили суда, установили деловой контакт с судовой администрацией». Советские представители провели ряд мероприятий по «привлечению к активному участию в выполнении месячных планов отгрузок всех заинтересованных американских организаций. Например [...], с мая месяца с. г. (1944 г. — *Примеч. авт.*) были введены в Портленде ежедневные, а затем три раза в неделю, оперативные совещания (продолжительностью около одного часа) при уполномоченном по Западному берегу, на которых присутствовали представители Закупочной комиссии, Управления морского судоходства, армии, СДС, Министерства финансов, “Мур Маккормик”. На этих совещаниях решались исключительно оперативные вопросы (подача грузов, выдача аллокаций, распределение грузчиков и т. д.)».

В течение же летних месяцев, когда «в больших количествах отгружалось сложное тяжелое оборудование, при уполномоченном по Западному берегу были организованы короткие (20–30 мин.) производственные совещания оперативных советских работников», что «повышало дисциплину людей, увеличивало оперативность в работе»²⁰⁶.

Работники ПЗК обязательно учитывали и фактор обратной связи, то есть отзывы о состоянии грузов по их прибытии в порты в СССР, проблемах их разгрузки и доставки к местам назначения. В частности, в связи с этим возникла проблема «комплектности отгрузки сложных машин на одном судне». По дан-

ным, приведенным в отчете ПЗК по Западному побережью, имелись случаи «погрузки комплектных машин на одном судне, но в разных трюмах и в разных местах трюмов, что создавало затруднения при выгрузке во Владивостоке и отправке его по назначению. Одновременно имелись случаи погрузки скатов и площадок железнодорожных платформ в разных местах трюмов, что усложняло и задерживало сборку платформ во Владивостоке. На эти факты было указано руководством Наркомвнешторга и Закупочной комиссии. В настоящее время приняты... мероприятия к тому, чтобы комплектные машины или станции, железнодорожные платформы... грузились в один трюм вместе со всеми частями, с тем, чтобы... облегчить выгрузку в порту назначения».

Одним из «узких мест» оставалась также проблема маркировки грузов. В отчете ПЗК отмечалась необходимость, чтобы «оперативные отделы Комиссии совместно с Отделом морских перевозок основательно пересмотрели систему маркировки груза, всячески упростили ее и применили для комплектных единиц цветную маркировку». Серьезным недостатком являлось то, что «отгрузочные документы (счета, упаковочные листы) часто составляются фирмами и правительственными американскими организациями небрежно», что приводило к многочисленным ошибкам и к тому, что «комплектность той или иной машины или станции приходится проверять не по документам, а по фактическому наличию мест и их маркировке»²⁰⁷.

В отчете ПЗК были выделены сдвиги в деле «обеспечения грузом и планирования отгрузок на Западном берегу США». В целом было отмечено, что годовой план отгрузок за 1944 г., как и в предшествующие годы, не был выполнен в полном объеме. Особое внимание в этом году было уделено усовершенствованию системы планирования отгрузок. Так, согласно отчету, до июля 1944 г. в месячный план включались «все суда, которые должны были прибыть для погрузки в течение месяца, независимо от того, успеет судно погрузиться и уйти в данном месяце или нет. Если судно начинало грузиться и переходило на следующий месяц, такое судно считалось переходящим». В июле 1944 г. руководство ПЗК подняло этот вопрос перед наркомом А. И. Микояном, который установил новый порядок, «при котором в месячный план отгрузок стали включаться суда, которые могли придти и, согласно установленных норм, погрузиться и сняться в рейс в данном месяце». В результате, по мнению работников ПЗК, «из отчетных данных совершенно исчезла группа так называемых “переходящих судов”, что облегчило отчетность, планы стали более реалистичными, т. е. обеспеченными тоннажем, что улучшило систему планирования отгрузок и подняло дисциплину и ответственность всех работников Отделения Закупочной комиссии»²⁰⁸.

Конкретный процесс погрузки с его комплексными проблемами в «пиковый» 1944 г. можно проследить в разделе отчета Отделения ПЗК по порту Портленд, который, как уже показано, являлся главным портом, через который проходили самые крупные поставки ленд-лизских товаров в СССР с Западного побережья США. В числе факторов, приводивших к невыполнению планов вывоза товаров в зимние месяцы первого квартала, выделялись «длительные задержки в подаче тоннажа из-за тяжелых ледовых условий и задержек в ремонте»²⁰⁹.

Основной традиционный «показатель простоев» в отгрузках определялся «отсутствием грузчиков при скоплении большого количества грузов под погрузкой». Тем не менее, как подчеркивалось в отчете, «этот фактор снизился благодаря принятым руководством Комиссии по Западному берегу мерам по распределению идущих с моря судов по портам с расчетом отрегулировать приходы судов более равномерно». Большое внимание стало уделяться таким вопросам, как заблаговременная подготовка груза, подготовка к встрече судна, «маневренность в оперативной деятельности при погрузке судна».

В связи с подготовкой к встрече судна возникал следующий казус-противоречие: «Бригады грузчиков по установленному Юнионом (профсоюзом. — *Примеч. авт.*) порядку должны заказываться до 3-х часов дня, предшествующего началу работы, и это зачастую создает затруднения в случае задержек судна на реке в тумане, т. к. бригады грузчиков, заказанные на данное судно, в случае его опоздания расходятся по домам и собрать их не представляется возможным до следующей смены»²¹⁰.

Упоминались и попытки советской стороны привлечь команды судов к участию в подготовке судна к погрузке (например, в заблаговременной очистке трюмов и их подготовке к приему грузов, в обеспечении «безотказной работы грузовых средств»). В отчете ПЗК отмечалось, что «переход по р. Колумбия в среднем занимает около 8 часов», то есть «достаточный срок для открытия люков и подготовки грузового такелажа к работе». Вместе с тем «попытки использования судовых команд на грузовых работах при недостатке бригад грузчиков каждый раз встречали энергичное сопротивление со стороны Юниона грузчиков, который... срывал всякие возможности этого мероприятия»²¹¹.

В характеристике возможностей порта Портленда по отгрузке грузов для СССР говорилось: «По своим причалам порт Портленд может принять одновременно к своим причалам 32 судна среднего тоннажа (тип “Либерти”) и 5 мелкого (4000–5000 т). Однако не все эти причалы могут обслужить специфику наших судов по своим возможностям», и «одновременно под погрузкой наших судов не может находиться больше 15–18 судов». Географически порт располагался «в бассейне р. Колумбия и в основном на ее притоке р. Вилламет». До войны порт имел обширное значение в «сети каботажных портов и в вывозе морским путем леса... Этим отчасти объясняется недостаточная механизация порта, отсутствие кранового оборудования на причалах и разбросанность порта. Основной порт располагался на р. Вилламет; в 17 милях от него на р. Колумбия находился порт Ванкувер (штат Вашингтон). Ниже по реке, в 38 милях от Портленда — Калама (штат Вашингтон), недалеко от устья р. Колумбия — Бивер (штат Орегон) и Астория». Небольшие порты входили в систему Портлендского порта. По данным отчета Отделения ПЗК, эти порты обслуживали советские суда, причем, как указывалось в документе, «в Каламе нами используется причал, имеющий 100-тонный стационарный кран для погрузки тяжеловесных мест, и Бивер для погрузки взрывчатых грузов... Бивер находится в ведении армейского командования и обслуживается командами “СИА-Би” (Инженерные войска флота)»²¹².

Все нужды порта обслуживали «два плавучих дока». Одним из главных недостатков Портлендского порта работники ПЗК считали «наличие высоких

причалов. Вызвано это тем, чтобы в весеннее половодье, когда уровень воды в реке поднимается на 15 фут[ов] и выше, их не заливало. В летние месяцы при спаде воды для судов, стоящих под грузовыми операциями у причалов, [...] затруднительно работать судовыми стрелами у столь высоких причалов, в особенности когда осадка судов становится большой. В этих случаях погрузку приходится заканчивать только при помощи плавучих кранов». При этом по оценке советских представителей, «количество плавучих кранов в порту явно недостаточно», и возникает необходимость «снижения норм погрузки из-за очередности получения судами кранов»²¹³.

Динамика отгрузки по Западному побережью за 1943 и 1944 гг. по месяцам в тоннах выглядела следующим образом²¹⁴:

	1943			1944		
	На сухогрузных судах	На танкерах	Итого	На сухогрузных судах	На танкерах	Итого
январь	79,3	18,2	97,5	79,2	64,9	144,1
февраль	107,2	19,3	126,5	60,8	10,5	72,3
март	127,2	7,0	134,2	65,9	10,4	76,3
апрель	164,4	8,6	173,0	60,0	18,7	78,7
май	197,4	30,5	227,0	160,0	45,6	206,4
июнь	191,9	30,7	222,6	217,9	60,5	278,4
июль	176,0	33,3	209,3	259,7	55,7	315,4
август	287,3	25,6	312,9	223,3	94,1	317,4
сентябрь	196,8	56,0	252,8	205,1	79,6	284,7
октябрь	108,9	48,7	157,6	219,6	75,7	295,3
ноябрь	153,7	58,6	212,3	185,3	77,5	262,8
декабрь	204,4	16,5	220,9	157,0	71,0	228,0
ИТОГО	1994,5	353,0	2347,5	1894,6	664,2	2558,8

Таким образом, судя по данным таблицы, объемы поставок за первые пять месяцев 1944 г. (с января по май) отставали по объемам от аналогичных месячных показателей 1943 г. Однако с июня по декабрь поставки 1944 г. превышали показатели 1943 г., и в целом объем отгрузок 1944 г. превысил, хотя и не очень существенно, объем 1943 г. (2558,8 тонн против 2347,5 тонн).

Согласно отчетным данным ПЗК, по тоннажу отгруженных грузов из США в СССР «рекордным месяцем за все время отгрузок по ленд-лизу» стал май 1945 г.²¹⁵

В целом проблема отгрузок являлась одной из основных проблем, затруднявших поставки в СССР по ленд-лизу, будучи напрямую связанной с главным препятствием транспортировке грузов в СССР — ограниченностью тоннажа судов, перевозивших товары в СССР. Ситуация осложнялась и комплексом вопросов, связанных с доставкой грузов в порты, ограниченностью портовых мощностей, недостатком рабочей силы, нежеланием американских властей предоставлять советской стороне наиболее удобные и современные порты, а также запрещением держать товары в портах свыше 45 дней. При этом те же американские органы не давали СССР достаточно кораблей для

перевозки грузов, запланированных Протоколами ленд-лиза, и получался «замкнутый круг». Советская же сторона часто изменяла планы погрузок, что также вызывало недовольство американцев. В целом Закупочной комиссии удалось добиться ряда важных уступок, в частности, получить ряд портов на Западном побережье США, которые американцы не хотели предоставлять под погрузки товаров для СССР. Процесс отгрузок удалось более или менее наладить в 1943 г. и привести в достаточно стабильное и надежное состояние в 1944–1945 гг.

Глава III

ТРАНСПОРТИРОВКА И ДОСТАВКА ГРУЗОВ В СССР

1. Проблемы и особенности транспортировки грузов на различных маршрутах ленд-лиза

Одной из основных проблем морской транспортировки была правильная упаковка и крепление грузов на пароходах. Ярким примером могут служить требования, выдвинутые советской стороной к поставляемым танкам при их транспортировке, в частности, к английским танкам «Валентин» и «Матильда». Проблема была отражена в числе прочих документов в записке от 6 мая 1942 г. А. И. Микояна И. В. Сталину о ситуации, связанной с передачей Генеральным штабом Великобритании советским работникам в Лондоне вопросника по танкам и составлением ответов на вопросы из Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ) (Федоренко), которые надлежало передать через генерала Панфилова (Отдел внешних сношений Наркомата обороны) английскому представителю в Москве генералу Макфарлану. В ответе на пункт 29 представитель Бронетанкового управления Красной Армии выдвинул следующие требования к британской стороне: «Технические упаковки танков и запчастей нас не удовлетворяют. При упаковке и погрузке необходимо:

а) Инструмент и индивидуальный комплект упаковывать в ящики и писать на них крупно номер танка. Все, что возможно, укладывать вовнутрь танка или в инструментальные ящики, располагая их на крыльях и впереди, а остальное прикреплять на крыше танка.

Все ящики и инструментальные ящики должны быть закрыты, запорты на замок и опломбированы.

б) Все щели на танке, жалюзи, погоны, воздухопритоки, люки, амбразуры должны быть заклеены клеенчатой бумагой, чтобы внутрь танка не проникал влажный морской воздух...

в) Добиться надежного крепления танков в трюме пароходов и при плотной установке их друг к другу расpirать брусьями в упор корпуса танков.

г) В каждый ящик запасных частей вкладывать детали только одной марки и обязательно с фактурой к ним.

д) Рабочие поверхности деталей промазывать жирным слоем технического вазелина».¹

При морской транспортировке ленд-лизовских грузов использовались как американские, так и советские корабли. Соотношение их, например, в период действия Второго протокола, было очень тесным, то есть количество американских судов лишь немного превышало советские. Как указывал в своем письме от 10 марта 1943 г. президенту Комитета по Советскому протоколу (подкомитет морского транспорта) Дж. Бернсу, «в течение периода времени с 1 июля 1942 г. до 1 марта 1943 г. общий тоннаж различных грузов, отправленных из США в СССР, составил 1 688 679 тонн. Из этого количества 801 463 тонны были отгружены на советских судах и 887 216 тонн на американских судах»².

Что касалось соотношения отправок морским путем по различным маршрутам, то в течение 8-месячного периода средние ежемесячные отгрузки из портов США были следующие:

на Владивосток —	100 183 тонны
в Персидский залив —	69 372 —" —
в северные порты СССР —	41 529 —" —

Председатель ПЗК подчеркивал, что «увеличение поставок по этим трем путям остается вопросом жизненно необходимым. Поэтому, и согласно нашим переговорам от 3 марта, мое Правительство поручило мне просить о дополнительном предоставлении через Ленд-лиз в течение будущих 2–3 месяцев 20 сухогрузных судов и 5 или 6 танкеров для того, чтобы облегчить работу нашего Тихоокеанского торгового флота. Это предоставление послужило бы к значительному увеличению поставок грузов, которые так необходимы нашему военному флоту».

Помимо этого, для усиления поставок по дальневосточному маршруту, по которому, как указано, отправлялось наибольшее количество грузов, советский представитель обратился с просьбой «выделить 100–120 деревянных шхун грузоподъемностью в 1000 тонн каждая для увеличения количества судов, занятых перевозкой товаров из США в Дальневосточные порты СССР». Обоснование такой просьбы выглядело следующим образом: «Предоставление этих шхун дало бы нам возможность освободить много судов на Дальнем Востоке. Мы уже один раз просили об этом, но решение по этому вопросу было временно отложено»³.

Особенности транспортировки через порты Дальнего Востока заключались и в том, что их пропускная способность изменялась в различные сезоны, хотя и в меньшей степени, чем это было свойственно северным портам. Комплекс проблем, связанных с дальневосточным маршрутом, был изложен в письме председателя ПЗК А. И. Беляева Дж. Бернсу от 15 марта 1943 г.: «1) Пропускная способность наших дальневосточных портов гораздо больше, чем тоннаж судов, доставляющих грузы из США в настоящее время. 2) Пропускная способность дальневосточных портов СССР достигает наивысшей точки в летний период, когда все порты полностью загружены, а наиболее низ-

кая пропускная способность отмечается зимой, когда работа производится только во Владивостоке, Находке и Петропавловске. 3) В зимний период дальневосточные порты могут пропускать 220—250 тыс. тонн сухих грузов из США; 200—230 тыс. тонн из этого количества будут проходить через порт Владивосток, помимо жидких грузов и перевозок, вдоль побережья. 4) В летний период пропускная способность портов превышает 300 тыс. тонн помимо жидких грузов и грузов, идущих через порты Арктики и Чукотки. 5) Пропускная способность железной дороги, занятой переброской импортных грузов вглубь страны, не может ограничивать работу портов.

Поэтому мы были бы весьма признательны, если бы Ваше Правительство нашло возможным предоставить СССР свыше 20 судов, поскольку пропускная способность и возможности наших дальневосточных портов в этом отношении не ограничены»⁴.

В ходе конвоирования судов в СССР по северному маршруту в пути возникло немало проблем и препятствий. Зачастую приходилось разгружать и перегружать суда по пути, что вызывало большое недовольство советской стороны. Ряд проблем, связанных с конвоированием, излагался в письме генерал-майора Дж. Бернса контр-адмиралу М. И. Акулину, заместителю председателя ПЗК, от 20 мая 1942 г. В документе был очерчен круг практических проблем: «Обследование положения в отношении отправки грузов в Северные порты обнаружило, что некоторые суда, которые недавно отплыли из США и теперь ожидают конвоя из Исландии, должны быть разгружены и вновь загружены с тем, чтобы избежать:

а) задержки в отправке товаров, по которым советскими властями установлен наивысший приоритет; б) невозможности использовать наилучшим образом грузоподъемность судов, на которых производится погрузка в Соединенном Королевстве товаров высокого приоритета и в) расточительную демобилизацию судов сверх количества, которые... могут быть конвоированы в ближайшем будущем»⁵.

В письме Бернса подробно объяснялись причины проблем, связанных с конвоированием: «При нынешней организации конвоирования, подтвержденной телеграммой 16 мая от г-на Гарримана, при наилучшем исходе можно ожидать, что приблизительно 70 судов могут быть размещены в двух конвоях, намеченных до конца июня. На основе нынешних планов погрузки в Соединенном Королевстве и в США это означает, что около 35 судов будут ожидать конвоя в Исландии и после последнего июньского конвоя. Эта цифра будет увеличена до 45, если 10 советских судов, направляющихся в арктические районы за Архангельском и которые должны выйти из американских портов в июне, также потребуют конвоя между Исландией и Северным мысом.

Значительные количества судов, погруженных в США, были или будут направлены в порты Соединенного Королевства в связи с создавшейся пробкой в Исландии»⁶.

Американцы предложили поступить с этими судами следующим образом:

«а) Суда, классифицированные по высшему приоритету, должны оставаться погруженными и быть отправленными таким путем, что каждый из

июньских конвоев включает максимальное количество судов, которое оно сможет эскортировать.

б) Американские суда, количество которых явно превосходит число судов, могущих быть конвоированными... и которые иначе были бы демобилизованы на неопределенный период, должны быть разгружены, их грузы отправлены, как указано в пунктах “в” и “г” ниже, и суда возвращены в США для дальнейшего распределения.

в) Грузы должны быть выгружены и вновь погружены в соответствии с приоритетом на меньшее количество американских судов или погружены на английские суда с тем, чтобы обеспечить максимальное количество товаров, наиболее необходимых для СССР, [которое] могло быть привезено на судах, которые выйдут немедленно.

г) Грузы, не имеющие наивысшего приоритета, должны быть выгружены в соответствии с вышеизложенным, складированы и оставлены для дальнейшей отгрузки, или другого распоряжения советских властей.

д) Танкеры будут разгружены и возвращены в США балластом с последующей загрузкой грузами⁷.

Генерал Бернс уточнял также, что «мы сообщаем эту программу г-ну Гарриману и английским властям в Лондоне, прося их начать действовать в соответствии с ней, начиная с недели 25 мая...

Без осуществления мер, описанных выше, большое количество грузов высокого приоритета, которые при перегрузке могли быть отправлены с ранними конвоями, были бы оставлены, и произошла бы демобилизация около 500 тыс. тоннажа в течение около шести недель — расточительство, которое нельзя допустить, не причиняя большой вред военным усилиям в этом году».

Ответ генерала Беляева Дж. Бернсу от 21 мая 1942 г. содержал довольно резкие возражения от имени Советского правительства против плана американцев: «Подтверждаем получение Вашего письма от 20 мая, в котором предлагается, чтобы американские суда с грузом, предназначенным для СССР, разгружались в английских портах.

...Советское правительство дало отрицательный ответ на Ваше прежнее предложение по этому вопросу, о котором Вы... были поставлены в известность. Советское правительство не изменило свое мнение с тех пор.

2) Советское правительство было информировано о предложении... от 20 мая.

3) Мы хотели бы, чтобы никакие меры не были приняты в отношении разгрузки судов с грузом, предназначенном для СССР, до тех пор, пока мы не получим определенного ответа на наше письмо»⁸.

Еще один важный вопрос, связанный с налаживанием координации между морскими властями США и капитанами советских судов в конвоях, был затронут в письме контр-адмирала М. И. Акулина адмиралу Э. Дж. Кингу, Главнокомандующему флотом США, от 4 июня 1942 г. Советский представитель информировал американскую сторону о том, что «недавно в результате действий подводных лодок в окрестностях Кейп Лукаут (Атлантический океан) было потоплено советское судно п/х “Ашхабад”, и в районе Пенса-

кола — Тампа (западное побережье Флориды) подводная лодка атаковала п/х “Каширстрой”, но ему удалось удачно избежать нападения.

Часто случается, что капитаны советских кораблей не получают правильной информации в отношении боевой обстановки в каком-либо регионе, или они не понимают точно инструкции местных морских властей США, что увеличивает опасности навигации.

...Я считаю желательным назначить в ряде пунктов на побережье США советских морских офицеров конвойной службы, с целью установления связей с местными морскими властями США, с тем, чтобы помочь последним в инструктировании капитанов советских судов в отношении правил плавания судов с конвоем и без конвоя.

После прибытия в США офицеров, специально назначенных для этой цели, я хотел бы временно назначить коммодора А. Кирилюка в Нью-Йорк для наблюдения за движением советских судов вдоль Восточного побережья США вплоть до Флориды; и заместителя морского атташе, командера Н. Скрыгина, в Майами для наблюдения за движением советских судов в районе от побережья Флориды, Карибского моря, Мексиканского залива и побережья Кубы.

Вышеупомянутые офицеры... будут работать под моим руководством и выполнять мои приказы.

Я надеюсь, что вы одобрите эти предложения, и буду благодарен, если вы дадите инструкции своим местным властям в отношении оказания всевозможной помощи в работе нашим офицерам...

Искренне Ваш, М. Акулин, контр-адмирал, заместитель председателя» (ПЗК. — *Примеч. авт.*)»⁹.

Вопросы о количестве судов и порядке формирования конвоев также являлись предметом неоднократного обсуждения, при этом советская сторона неизменно настаивала на увеличении числа судов в конвоях. Так, ряд подобных организационных вопросов обсуждался в беседе от 3 марта 1943 г. между председателем ПЗК А. И. Беляевым и генералом Бернсом. В беседе принимали участие также контр-адмирал Акулин и генерал Сполдинг. Согласно записи беседы, генерал Беляев зафиксировал сначала место и цель встречи: «3 марта с. г. в 4 часа я явился в офис генерала Бернса с целью вручить ему письмо, в котором было сказано о том, что очередной конвой благополучно без потерь прибыл в наши северные порты, а также о том, что ледовая обстановка в Северном море и портах чрезвычайно благоприятная» и, по мнению советской стороны, «есть полная возможность увеличить число судов, предоставляемых нам для погрузки на Восточном берегу США. Кроме того, в письме было сказано о том, что представитель США в Молотовске м-р Френкель своими действиями тормозит работу, и поэтому я просил генерала дать соответствующую инструкцию м-ру Френкель, чтобы он не мешал нам работать»¹⁰.

Генерал Бернс зачитал письмо вслух и сделал следующее заявление: «1) что количество судов, входящих каждый раз в конвой, целиком зависит от англичан; 2) что вопрос о количестве судов, входящих в конвой и о количестве конвоев в определенный отрезок времени обсуждался на совещании в Казабланке (Африка) и [...] решено о том, что в северные порты Советского Союза может быть отправлено из США каждый месяц не больше 16 судов.

[...] удовлетворить просьбу об увеличении судов в Северные порты не в состоянии;

3) сейчас разрабатывается план выделения для СССР судов с Восточного берега на период апрель — май — июнь...»

Таким образом, согласно заявлению генерала Бернса, «на март под погрузку для северных портов СССР не может быть поставлено больше 15 кораблей».

При этом американцы утверждали, что они «изыскивают возможности дополнительно усилить Тихоокеанский флот СССР некоторым количеством судов». Генерал Бернс поинтересовался мнением М. И. Акулина по этому вопросу.

Беляев поблагодарил генерала и ответил, что даст ответ позднее. Бернс попытался уточнить, «почему мы так много самолетов пытаемся отправить главным образом на кораблях, а не увеличиваем количество самолетов отправкой через Фербенкс».

Председатель ПЗК ответил, что «наша северная трасса не развита в такой степени, которая позволила бы нам транспортировку неограниченного количества самолетов, что на этой трассе наши возможности... очень ограничены», и поэтому «мы не можем перегонять больше 140–159 единиц в месяц»¹¹.

Отдельной координации требовал вопрос о вооружении советских торговых судов, следовавших в конвоях, американским оружием. Вопрос стал предметом постоянной переписки между военно-морскими властями США и представителями ПЗК. 24 декабря 1942 г. М. И. Акулин обратился с запросом к контр-адмиралу В. Х. П. Бланди (W.H.P. Blandy), Начальнику бюро вооружений Морского департамента, об установке на советском ледоколе «Сталин», который в то время стоял на якоре в одном из американских портов, четырех пушек калибра 5"/38.

В ходе обсуждения этого вопроса с контр-адмиралом А. П. Файрфилдом, адмирал выразил мнение о том, что «поставка пушек с этой целью возможна. Для того чтобы определить, возможно ли установить 5"/38 пушки на постаменты, которые установлены на ледоколе «Сталин» для пушек меньшего калибра, мы просим вас предоставить нам следующую информацию: а) диаметр постаментов между закрепляющими болтами; б) радиус; в) вес»¹².

Периодически движение судов в конвоях на «Север России» прекращалось в связи с большими потерями. Выше уже упоминался самый трагический эпизод в истории северных конвоев — гибель каравана PQ-17 в июле 1942 г., за которым последовало прекращение Северных конвоев. Союзники стремились перебросить как можно больше грузов и кораблей на обслуживание иранского и дальневосточного маршрутов. В качестве примера можно привести подобные решения, принятые весной 1943 г. Их обоснование выглядело следующим образом: в письме на имя генерала А. И. Беляева бригадный генерал армии США С. П. Сполдинг писал: «Двадцать семь сухогрузных кораблей и три танкера, недавно загруженные в США для Северной России, находятся сейчас в британских портах. По причине вражеских действий и по другим причинам мореплавания было решено, что в ближайшем будущем конвои в Северную Россию не пойдут, и предусмотрена разгрузка кораблей с тем, чтобы предотвратить бессмысленные перевозки». Все действия по разгрузке кораблей будут

осуществляться в Лондоне, и они должны стать предметом обсуждения между американскими и советскими представителями.

Сполдинг также добавил, что существовала возможность, что небольшое количество кораблей будет погружено в Великобритании для отправки в Персидский залив. При этом «материалы, которые легко заменимы в США, не будут направляться в Великобританию».

И наконец, «в соответствии с общими планами расширения Транс-Тихоокеанской (так в документе. — *Примеч. авт.*) доставки, было решено направить на советскую территорию двух судов “Либерти” в марте, четырех — в апреле, шести — в мае, шести — в июне и двух — в июле, а также одного танкера в мае и одного в июне»¹³.

Тема вооружения советских судов стала предметом обсуждения между М. И. Акулиным и адмиралом Файрфилдом, координатором Морской комиссии по вооружению торговых судов. Одна из бесед состоялась в кабинете американского адмирала 18 января 1943 г. Присутствовали с советской стороны адмирал Акулин, капитан 1-го ранга Кириллюк, старший лейтенант Гусев, с американской — адмирал Файрфилд. М. И. Акулин поблагодарил американского собеседника за содействие в установке вооружения на советские суда и поставил вопрос о дополнительном вооружении больших торговых судов 20-мм пулеметами.

Адмирал Файрфилд заметил, что «советские торговые суда грузоподъемностью свыше 5000 тонн могут получать до 8-ми 20-мм пулеметов вместо 4-х, и что об этом уже даны соответствующие инструкции в порты. В отдельных случаях... количество пулеметов может быть увеличено. Адмирал Файрфилд просил прислать ему список судов, нуждающихся в дополнительном вооружении, а реквизиции на вооружение направлять в Морскую комиссию в Нью-Йорк»¹⁴.

Адмирал Акулин проинформировал американского собеседника о том, что на Западном побережье, особенно в Сиэтле, «некоторые советские суда не получают 20-мм пулеметов, несмотря на указания из Вашингтона. Более того, были случаи, когда с передаваемых Советскому Союзу судов снимались пулеметы». Он привел следующий пример: «В субботу 16 января... с парохода Де Косто (“Луга”) было снято четыре 20-мм пулемета, несмотря на то, что данное судно нуждается в 8-ми подобных пулеметах».

Акулин сделал предположение о том, что «между представителями Морской комиссии в Сиэтле и местными военно-морскими властями имеется недоговоренность». Он попросил адмирала Файрфилда «в случаях установки на советские суда неуниверсальных пушек обязательно обеспечивать данные суда 20-мм пулеметами, т. к. в противном случае они не смогут отразить нападение противника с воздуха».

Американский представитель заявил, что «ему известны случаи неустановки 20-мм пулеметов на советские суда и что это происходит [...] по причине плохой доставки пулеметов на Западный берег, ибо США располагают достаточным количеством данного вооружения. Если... советские суда не получили... пулеметов, они их получают во второй рейс.

Что касается 5" и 4" пушек, то в них ощущается большой недостаток и вместо них... приходится ставить 3" пушки. Иногда положение спасает то,... что

пушки, снимаемые с американских военных кораблей, передаются Морской комиссии, которая устанавливает их на торговые суда».

Случай с пароходом «Луга» американский адмирал обещал рассмотреть немедленно и обещал отдать приказ «установить на этом пароходе необходимое количество пулеметов». Он допустил возможность, что «у военно-морских властей Сиэтла нет... ясности по вопросу о вооружении советских судов», и обещал поставить этот вопрос в Военно-морском департаменте». В заключение он заявил, что «в случае установки на наши суда неуниверсальных пушек он даст приказание обязательно снабдить их 22-мм пулеметами»¹⁵.

В беседе Акулина с адмиралом Файрфилдом от 29 апреля 1943 г. советский собеседник проинформировал, что «только что вернулся из поездки по Западному берегу, где выявил следующее положение с вооружением советских торговых судов: в Сан-Франциско вооружение идет хорошо, местные власти оказывают содействие в вооружении и точно придерживаются плана вооружения. В Портленде и Сиэтле советские суда вооружаются плохо, местные власти игнорируют запросы советских представителей. До сих пор в Сиэтле и Портленде советские суда не получили ни одной 3"/50 кал. универсальной пушки и ни одного 20-мм пулемета. Вместо этого устанавливаются старые 3"/23 кал. пушки и 50 калибровые пулеметы»¹⁶.

Адмирал Файрфилд ответил, что «немедленно даст указания представителям Морской комиссии в Портленде и Сиэтле вооружить советские суда согласно плану», и поставит этот вопрос в Военно-морском департаменте.

Он также проинформировал Акулина о том, что «две недели тому назад американцы ощущали большой недостаток в 20-мм пулеметах, в связи с отправкой большого конвоя в Австралию, который поглотил все имеющиеся запасы пулеметов. Однако в ближайшее время положение с «Эрликонами» (название пушки. — *Примеч. авт.*) улучшится». Он отметил наличие острого недостатка в 5" и 3" пушках (по плану вооружения советских судов в мае по Портленду и Сиэтлу требовалось 21 — 3"/50 кал. и 85 — 20-мм пулеметов). В заключение адмирал Файрфилд предположил, что «запрос на пулеметы будет удовлетворен полностью, а на пушки только на 75%»¹⁷.

Немалое значение для транспортировки товаров через океан имела и проблема снабжения советских судов. Комплекс связанных с этим проблем обсуждался, в частности, на заседании ПЗК от 7 января 1943 г., где слушался вопрос «О работе по снабжению советских судов и обслуживанию команд советских судов на Западном берегу». Согласно сообщению М. И. Акулина, «до сих пор мы производили оплату счетов из своих средств, получаемых от наркомата». Однако в связи с изменением «положения о "Мур Маккормике"», Акулин поставил вопрос, «чтобы оплату счетов производили не мы непосредственно, а "Мур Маккормик". Документы должны предъявляться "Мур Маккормиком" в Уор Шипинг Администрейшн». И, по словам контр-адмирала, такое решение состоялось. С января 1944 г. «закупку всех продуктов технического снабжения, необходимых для наших судов, будет производить Закупочный отдел "Мур Маккормика"»¹⁸. Этот отдел должен был также оплачивать счета.

На практике в деле снабжения советских судов возник большой перерасход средств. По установленному порядку, по словам Акулина, «заявки должны

подавать наши уполномоченные в портах. Списки на снабжение уполномоченные составляют совместно с капитанами, а “Мур Маккормик” приобретает все снабжение (за исключением снабжения, необходимого для ремонта судов). Наши уполномоченные сдают документы Морской комиссии, с которой они производят расчет». Однако на практике получилась, что «наши капитаны составляли заявки бесконтрольно, эти заявки выходили за пределы всяких норм, капитаны... не заботились о стоимости. Часто в документах указывали цены, каких вообще не существует». И, как докладывал Акулин, создавалась безвыходная ситуация: «Мы не можем не оплатить, т. к. капитаны уже расписались...»¹⁹

В результате «мы сейчас израсходовали 10 млн долл., а получили на 2 млн, а не 8 млн. Никакой компенсации не получили». Заместитель председателя ПЗК предлагал установить жесткий контроль над расходами по снабжению, однако считал, что «силами наших людей мы не сможем обеспечить это дело — мы можем взять в западных портах американских работников, т. к. нет советских людей. Категорию уполномоченного по снабжению надо ввести по каждому порту... Работу будет вести “Мур Маккормик”, но ее необходимо контролировать».

Заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев добавил в ходе обсуждения, что «наши уполномоченные должны акцентировать счета, через них должны проходить заявки». А представитель «Амторга» М. Гусев указал, что «эти уполномоченные должны также обслуживать наше командование, пока обслуживание поставлено плохо»²⁰.

М. И. Акулин выразил свое согласие с тезисом, что «дело снабжения наших судов надо централизовать и хорошо, что это надо передать в одни руки — “Мур Маккормику”». По поводу норм снабжения судов он поспорил с утверждением Гусева, что «наши капитаны берут все что надо и не надо». В этом деле, с его точки зрения, имела место другая тенденция: в нормах снабжения «нас ограничивали американцы» — «еще хотели купить, а нам американцы говорят, что поставить не могут, т. к. торговые суда покупают техническое снабжение, уходят в Союз и там все оставляют. Приходят сюда и требуют все заново...». Он цитировал высказывания американской стороны: «Что вы делаете, мы только что снабдили полностью п/х “Советская Латвия”, а этот пароход снова пришел без единого троса»²¹.

Такая же практика имела место и в более широких масштабах, с продовольствием. По мнению Акулина, это было связано и со стремлением помочь своей тяжело воевавшей стране, и сделать запасы для себя: «Моряки стараются как можно больше брать продовольствия и, насколько мне известно, большую часть продовольствия они сдают в наши госпитали и другие организации... Команда берет больше продовольствия и потому, что они используют это продовольствие, когда идут в обратный рейс из Советского Союза.

Один капитан дал заявку на мясо, приходит представитель американской администрации и заявляет, что у них положено 2 фунта на человека в неделю, а наши капитаны берут мяса или сахара с запасом на год. Мы берем продовольствия, которого хватило бы не меньше, как на 8 месяцев. Я говорил с капитанами, они отвечают, что эти продукты сдают в Союзе»²².

В качестве «утешения» контр-адмирал добавил, что в последнее время Наркомморфлот отпустил колоссальную сумму денег на снабжение, поскольку суда находились в очень плохом состоянии. Вопрос же о нормах технического снабжения советских судов он предложил согласовать с НКВТ.

Общее руководство по снабжению советских судов по Западному побережью Акулин предложил возложить на уполномоченного советских судов тов. Хабалова, согласно схеме, уже утвержденной наркомом А. И. Микояном. Предложение иметь в портах представителей по снабжению советских судов было поддержано в выступлении К. И. Лукашева.

В результате обсуждения вопроса ПЗК постановила: «1. Комиссия признает работу по снабжению советских судов и обслуживанию команд советских судов в портах важной задачей и поэтому требующей немедленной организации. 2. Поручить тт. Гусеву, Акулину, Лукашеву 7 января 1943 г. донести наркому положение дел по вопросу обслуживания советских судов и просить разрешение снять двух человек с советских судов для заполнения штатных должностей инспекторов по снабжению в портах Сан-Франциско и Сиэтл, учитывая, что для порта Портленд такой инспектор уже имеется. 3. Предложить тов. Гусеву нанять нужное количество американских сотрудников для обслуживания инспекторов по снабжению в портах Сан-Франциско, Портленд и Сиэтл. 4. Адмиралу Акулину и Гусеву выработать положение-инструкцию как руководство в работе Уполномоченного Комиссии по снабжению и обслуживанию советских судов на Западном берегу тов. Хабалова»²³.

Свои особенности имела наземная транспортировка ленд-лизовских грузов через «персидский коридор». О налаживании маршрута через Иран свидетельствовала активная переписка между представителями НКВТ и военного и политического руководства СССР летом — осенью 1942 г. Об организации транспортировки докладывали начальник Советского транспортного управления в Иране (СТУ) генерал-майор технических войск Королев и военный комиссар СТУ, старший батальонный комиссар Гатилов заместителю наркома внешней торговли А. Д. Крутикову и начальнику штаба Главного управления тыла Красной Армии генералу Миловскому от 18 июля 1942 г.: «Для обеспечения перевозки танков и военных автомашин СТУ провело следующие мероприятия:

1) Совместно с англичанами был пропущен от Бендер-Шахпура до Бендер-Шаха и до Полидехтара пробный поезд с одним груженым танком (предоставленным англичанами для проверки габарита и условий выгрузки Б[ендер-]Шаха)*.

Результат поездки удовлетворительный. Пропуск танков по габариту обеспечивается. Пробная выгрузка Б[ендер-]Шаха танков** краном дала удовлетворительные результаты.

2) Охрану эшелонов с танками обеспечивают части Красной Армии от портов Персидского залива до места назначения.

* Так в документе. — *Примеч. ред.*

** Так в документе. — *Примеч. ред.*

3) Соответствующие инструкции по перевозке, по охране, по выгрузке в порту Б[ендер-]Шах СТУ англичанами разработаны и посланы на места.

4) Станция Полидеhtar и Б[ендер-]Шах к выгрузке танков и автомашин подготовлены.

5) Прибытие первого парохода ожидаем на днях»²⁴.

20 августа 1942 г. заместитель начальника ГАБТУ генерал-майор танковых войск Коробков и военный комиссар ГАБТУ Красной армии 2-го ранга Бирюков обратились с письмом к заместителю наркома внешней торговли Крутикову, с целью пресечь попытки транспортировки танков «своим ходом». В письме, в частности, говорилось: «Прошу передать в Иран начальнику военной приемки инженер-подполковнику тов. Ленгник шифртелеграмму следующего содержания: Ваше донесение от 8.8.42 г. получено, приняты меры. Калининского с начсоставом отзовите к себе.

Транспортировку танков своим ходом от Шахи до Новшехера не разрешаю. Разрешаю использовать этот путь лишь для колесных машин при невозможности обеспечения погрузки в кратчайший срок в порту Бендер-Шах»²⁵.

Военное командование уделяло большое внимание информации о функционировании иранского маршрута и поступлении бронетехники, в целях формирования танковых частей. Так, 31 августа 1942 г. начальник БТУ ГАБТУ Красной армии инженер-полковник Афонин и военный комиссар Воробьев обратились с просьбой в НКВТ к А. Д. Крутикову: «Прошу Вашего распоряжения уполномоченному НКВТ в Иране тов. Зорину, чтобы последний регулярно информировал командующего войсками Закавказского фронта генерал-армии тов. Тюленева о ходе поступления в Иран танков и бронемашин, предназначенных для ГАБТУ Красной Армии»²⁶.

28 октября 1942 г. начальник БТУ ГАБТУ Красной армии инженер-полковник Афонин и начальник 5 отдела БТУ ГАБТУ инженер Морозов сообщали А. Д. Крутикову: «Прошу Ваших распоряжений уполномоченному НКВТ в Иране о всех поступлениях автобронетанкового вооружения в порты Ирана сообщать командующему войсками Закавказского фронта. Только при условии своевременного получения этих сведений можно планировать формирования танковых частей и правильно организовать боевую подготовку»²⁷.

7 октября 1942 г. в письме на имя наркома иностранных дел В. Г. Деканозова А. Д. Крутиков уточнил порядок организации приемки танков в советских портах. В письме указывалось: «С поставленными вице-консулом в Бендер-Шахе т. Азовцевым вопросами в основном согласны и нами принято решение: 1) приемный аппарат ГАБТУ сократить и оставшееся количество приемщиков подчинить уполномоченному НКВТ и 2) окончательную приемку танков производить в советских портах»²⁸.

Детали движения танков через Иран и прибытия в Баку отражались в регулярных справках, которые в обобщенном виде рассылались А. И. Микояном И. В. Сталину, и «для сведения» Л. П. Берии. Такие сведения, как названия пароходов, даты и порты прибытия, количества и происхождение поставляемой техники, содержались в типичной справке о прибытии танков через порты Персидского залива на 18.XI-42 г.²⁹:

1. П/х «Алан оф Дейл» — Доставил в Хоремшахр:	21.VII 40 американских легких танков 20 канадских —"
	60 шт.
Прибыли в Баку: —	7/VIII — 59 шт. 19/VIII — 1 —"
	60 шт.
2. П/х «Колорадон» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	10/VIII 30 американских легких танков 20 канадских —"
	50 шт.
Прибыли в Баку: —	19/VIII — 16 шт. 22/VIII — 22 —" 29/VIII — 12 —"
	50 шт.
3. П/х «Лонгстар» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	17/VIII 34 американских танка
Прибыли в Баку: —	29/VIII — 10 шт. 1/ IX — 24 шт.
	34 шт.
4. П/х «Сити оф Элвуд» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	28/VIII 20 канадских танков
Прибыли в Баку: —	12/IX — 16 шт. 16/IX — 4 шт.
	20 шт.
5. П/х «Вильям Р. Кивер» — Доставил в Хоремшахр	31/VIII 30 канадских танков
Прибыли в Баку: —	16/IX — 16 шт. 17/IX — 14 шт.
	30 шт.
6. П/х «Элизар Вилкок» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	18/IX 20 американских легких танков
Прибыли в Баку: —	27/IX — 10 шт. 29/IX — 10 шт.
	20 шт.

7. П/х «Томас Самтер» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	6/Х 20 канадских танков 2 американских легких танка
	22 шт.
Прибыли в Баку: —	19/Х — 20 шт. 20/Х — 16 —"— 22/Х — 4 —"—
	22 шт.
8. П/х «Алабаман» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	18/Х 16 американских легких танков
Прибыли в Баку: —	27/Х — 15 шт. 8/ХI — 1 шт.
	16 шт.
9. П/х «Елдена» — Доставил в Абадан	22/Х 10 канадских танков
Прибыли в Баку: —	8/ХI — 4 шт.
	Сведений о прибытии в Баку 6 танков не было. Запрошен Тегеран.
10. П/х «Алкоа Пайонир» — Доставил в Б[ендер-]Шахпур	26/Х 30 американских легких танков 10 канадских танков
	40 [шт.]
Отправлены из Б[ендер-]Шаха	11/ХI — 10 канадских и 21 американский танк 9 американских
	40 [шт.]
Подтверждения из Баку о прибытии нет.	
11. П/х «Сити оф Далхорт» —	Доставил 20 американских легких танков (даты прибытия п/х нет)
Отправлено из Б[ендер-]Шаха —	11/ХI — 9 шт. 12/ХI — 11 шт.
Подтверждения из Баку о прибытии нет	
12. П/х /Джемс Ганн» —	доставил 5 средних американских танков 26 канадских
	31 [шт.]
Даты прибытия п/х нет	
Сведений об отгрузке из Б[ендер-]Шаха не поступало.	

13. П/х «Теодор Фостер» — доставил 40 американских
легких танков

Даты прибытия п/х нет

Сведений об отгрузке из Б[ендер-]Шаха не поступало.

14. П/х «Францис Л. Ли» — доставил 32 канадских танка
10 средних американских
3 легких американских

45 [шт.]

Даты прибытия п/х нет

Сведений об отгрузке из Б[ендер-]Шаха не поступало.

Всего: Доставлено в порты П[ерсидского] з[алива]

192 американских легких танка

130 канадских танков

Прибыло в Баку (получены подтверждения):

142 американских легких танка

114 канадских танков

Прибыло в Баку (не получено подтверждения):

50 американских легких танков

16 канадских танков

На п/х п/х «Джемс Ганн», «Теодор Фостер», «Францис Л. Ли»

Доставлено:

58 канадских танка

15 средних американских танков

43 легких американских танка

(Точных дат прибытия пароходов нет).

2. Прибытие грузов в СССР:

состав, учет состояния и распределение грузов

Контролем за доставкой ленд-лизовских грузов в места назначения уже на территории СССР занимался главным образом Инженерный отдел НКВТ. В портах и пунктах прибытия грузов создавался аппарат уполномоченных НКВТ. В начальный период поставок, особенно в период действия Первого протокола, наблюдался ряд серьезных проблем и перебоев с прибытием грузов. Особые трудности возникали на северном маршруте, в связи с его чрезвычайной опасностью и большими потерями в пути. Очень часто в отчетах уполномоченных НКВТ при описании прибывших грузов встречались характеристики типа: «разбит при налете вражеской авиации», «повреждены бурей», «подмочены водой» и т. д.

О состоянии, номенклатуре, качестве грузов и проблемах их распределения внутри СССР и перераспределения в связи с потерями грузов, свидетельствовали отчеты уполномоченных НКВТ в северных портах СССР. По каждому прибывшему каравану ленд-лизовских судов уполномоченные НКВТ

в Мурманске и Архангельске составляли отчеты на имя заместителя наркома и иногда — наркома НКВТ.

Особый интерес представляют подробности организации транспортировки и состав первых конвоев, отраженные в 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., всего из Англии в Архангельск было отправлено 6 конвоев: 1-й — 20 июля, 2-й — 14 августа (прибыл 31/VIII), 3-й — 21 сентября (прибыл 11/X), 4-й — 13 октября (30/X), 5-й — 23 октября (23/XI), 6-й — 3 ноября.

По вопросу о прибытии этих конвоев, которые затем возвращались в Англию, сообщалось следующее: «1-й конвой — время прихода в Англию неизвестно; 2-й — вышел из Архангельска 28/IX, прибыл в Англию — 12/X; 3-й — вышел из Архангельска 1/XI, находится в пути; 4-й — в экипировке; 5-й — в пути в Архангельск; 6-й — в пути в Архангельск»³⁰.

В документе был специально выделен раздел «Препятствия на пути конвоев», каковыми являлись, в частности:

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

2. Подлодки врага: на позициях на параллели Канина 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».

К числу предложений автора документа т. Харламова по повышению боеспособности конвоев относились следующие:

«1. При отправке в составе конвоев наших судов необходимо включать наиболее быстроходные (не по данным регистра, а фактически).

2. Снабжение судов лучшим углем.

3. Подбор действительно работоспособных команд».

По поводу распределения 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: $\frac{1}{3}$ потока свинца, джута, шеллака, тигельного графита».

В заключение констатировался положительный вывод о том, что «все грузы намечаются в пределах и сроках, установленных Московской конференцией»³¹.

Уточнение по составу, учету, проблеме проводки и разгрузки первых караванов пришло от уполномоченного 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: п/ходы “Джемстон”, “Блер Невис”, “Лорка”, “Ривер Афтон”, “Гармоник”, “Атлантик”, “Копира”, “Норд Кинг”, “Вилль де Аиверс”. Дата прибытия — 11/Х.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.Х.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”»³².

Детали прибытия и разгрузки содержались в сообщении работника аппарата Уполномоченного НКВТ в Архангельске М. Юнакова А. И. Микояну: «11 ноября в 3 ч. 30 мин. по телефону получил уточненные данные от тов. Герасимова» о разгрузке прибывших 30 октября шести пароходов. В донесении подчеркивались технические и естественно-природные трудности: «На 10 ноября выгружено с п/х 12 416 т[он]н, остаток 229 т[он]н. Медлительность отгрузки объясняется тем, что работает один кран. Вывезено грузов из порта 10 131 т[он]н[а], остается в порту — остаток от 2 каравана 519 т[он]н, главным образом толуол, и от 3 каравана 2886 т[он]н.

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 передали порту, который еще не наладил обслуживания их.

На вопрос, сколько потребуется вагонов для грузов, приходящих с 4 караваном, Герасимов сообщил, что такие данные он может сказать только 11-го.

4-й караван, как сообщили Герасимову англичане, приходит примерно 19-го в составе 7 п/х, в т. ч. 1 танкер.

3-й караван возвращается из Архангельска в Англию 20 ноября».

По вопросу об организации работы уполномоченных в порту, было сообщено, что «Герасимов занимается всем в городе, Кормилицын — в порте, Васильев обрабатывает документы 2 и 3 караванов»³³.

О составе грузов первых караванов можно судить, например, по данным уполномоченного НКВТ в Архангельске Герасимова от 17/ХІІ-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, дымовых — 8100, 0,45 — 26 000, осветительных — 6750, сигнальных — 9300, “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 — 2335 тонн, смазки — 45 тонн, дизельного топлива — 33 тонны, машин — 16 тонн»³⁴.

Среди грузов пятого каравана особо ценными, с точки зрения советской стороны, были североамериканские бомбардировщики «Б-25», трехтонные грузовики «Студебеккер» (шасси, кабины, корпуса)»³⁵. Согласно предварительным сведениям по прибывавшему пятому каравану, давались описания прибывших грузов с дополнительными сведениями о возможности их разгрузки, по пароходам.

Так, на пароходе «Комилес» прибыли следующие грузы: «Общий вес груза на борту 3914 тонн. Груз разбит следующим образом:

3 североамериканских бомбардировщика «В-25» — 39 т[он]н.

150 ящиков с 75-мм снарядами

30 — с 37-мм — 36 — детонаторов 20

Часть 0, 121 А 129.

Часть вторая.

34 шасси, кабины и корпуса грузовиков «Студебеккер» — 202

2 средних танка с установленными пушками и 22 ящика с мелким вооружением — 55 т[он]н.

22 059 бочек с авиабензином — 3585,

621 мешок с документами — 13».

В документе особо отмечалось, что «не могут быть обслужены судовыми разгрузочными механизмами на палубе 3 самолета по 13 т[он]н каждый и 2 танка по 27 т[он]н каждый»³⁶.

Описание груза по пароходу «Трехата» выглядело следующим образом: «Самолеты, автомашины и противотанковые пушки были погружены, отбыли под конвоем караваном 5(6) в адрес Доменина:

Бронемшины — 30 шт.

Запчасти — 24 шт.

Самолеты «Харрикейн» — 33 шт.

— «Томагаук» — 7

3-х тонные грузовики — 9 шт.

1,5 — — — 16 шт.

Запчасти к танкам — 52 т[он]н

2-х фунт пушки А/Т — 8 шт.

Пулеметы Брен — 20 шт.

Противотанковые ружья А/Т — 20 шт.

Боеприпасы (в дисках)

2-х фунт. снаряды А.Р. 15 130

2-х дм. дымовые бомбы 3582

Дымовые шашки № 8 630

SAA трассирующие снаряды 13 000

SAA смешанные 7,92-мм 182 250

SAA 0,55" W.A.P. 5120

Патроны осветительные 1950

— — — сигнальные красные 1050

— — — зеленые 1050

Радиоэлектроаппаратура	68 т[он]н
Морское снаряжение	191 т[он]н
Комплект для траулеров	3
Кабель	7
Барабан, мины “А” и парашюты	205
Параваны	24
Пушки “Эрликон”	2
Боеприпасы	9 ящиков
<u>Для Наркомвнешторга</u>	
Сахар	1006 т[он]н
Ипекакуан	1,5 —”—
Кобальт	2 —”—
Медные трубы	11 —”—
<u>Для Форс 126</u>	
Боеприпасы	21 т[он]н
<u>Для С.Б.Н.О.</u>	
Морское снаряжение (включая торпеды 2, морские насосы 1)	6 т[он]н
<u>Для Русского Красного Креста</u>	
Медикаменты	58 т[он]н
<u>Для Польской армии</u>	
Обмундирование	75 т[он]н
Имущества связи	0,5 т[он]н
<u>Для Союзинторгкино</u>	
Фильмы	3 цент.

Общий тоннаж для 9226 т[он]н плюс 57 автомашин. Длина судна 113 фт. 2". Осадка носовой части 17 фт. 8", кормовой части 20 фт. 10". Судно не поднимает груз сверх мощности своих лебедок»³⁷.

Пароход «Сент Клер» также доставил вооружения, боеприпасы, продовольствие и разнообразные товары для отдельных ведомств в следующих количествах:

«Танки “Матильда”	16 шт.
—”— “Валентин”	38 шт.
Запчасти к танкам	60 т[он]н
Бронемашины	30 шт.
Самолеты “Аэрокобра”	7 шт.
1 ½ тонные грузовики	18 шт.
3-х —”— —”—	42 —”—
Боеприпасы (в дисках)	
2-фунт. снаряды А.Р.	3582 т[он]н
Дымовые шашки № 8	630 т[он]н
SAA 0,303 дм.	350 688
SAA 0,305 дм. трассирующие снаряды	13 000
SAA смешанные 7,92 мм	182 250
Осветительные патроны 1"	2100
Сигнальные красные патроны	900
—”— зеленые —”—	900

Ботинки	150
Запчасти механизир. транспорт.	6 т[он]н
Смазочные масла	75 т[он]н
Смазка	2 т[он]н
Дизельное горючее	15 т[он]н
Морское снаряжение (включая мины и парашюты)	98 т[он]н
3 пушки “Эрликон” с боеприпасами	
Запчасти РАФ (включая 500 фунтовые бомбы зажигательные и SA7A)	
<u>Для Наркомвнешторга</u>	
Сахар	855 т[он]н
<u>Для С.Б.Н.О.</u>	
21" торпеды и компоненты	3
<u>Для Русского Красного Креста</u>	
Медикаменты	9 т[он]н
<u>Для Польской армии</u>	
Обмундирование	76 т[он]н
Шерстяные вещи	116 т[он]н
<u>Для М.Ф.О.</u>	
(груз не указан)	0,5 т[он]н

Пароход не поднимает груз сверх мощности своих лебедок. Длина — 420 фт., осадка носовой части 17 фт. 8 дм., кормовой — 21 фт. 8 дм. Общий тоннаж 1987 плюс автомашины³⁸.

Описание содержалось также по пароходам «Эмпайр Стивенсон», «Брай-ервуд» и другим судам каравана.

Приведем ряд типичных документов, отражавших различные аспекты, связанные с прибытием северных конвоев. 4 марта 1942 г. Уполномоченный НКВТ в Мурманске Фотченко направил заместителю наркома внешней торговли СССР А. Д. Крутикову отчет по девятому каравану по грузам Инженерного отдела, составленный на основании актов Инженерного отдела. В отчете, имевшем довольно краткий характер, содержался список прибывших судов и их принадлежность: «Эмпайр Сальвин», «Революционер», «Треворриан», «Ижора», «Атлантик», «Фридрих Энгельс» (из Англии), «Вест Ноно», «Эль Лаго», «Тбилиси» (из США). Далее следовал список грузов, в числе которых прибыло из Англии и отгружено из Мурманска самолетов «Харрикейн» — 78 шт., самолетов «Аэрокобра» — 21, самолеты «Мустанг» — 4, самолеты «Томагавк» — 2, части самолетов — 32 тонны, танки «Матильда» — 47 шт., танки «Валентин» — 32 шт., бензобаки к танкам — 408, запчасти к танкам, транспортерам и мотомеханизированному транспорту — 371 т[он]на, из США — легких танков М-3 11 шт. Кроме того, прибыли из США крупные партии грузовиков «Форд» 1½ т[он]н — 548 шт., грузовиков «Додж» 1½ т[он]н — 342 т[он]н[ы], автозапчасти, а также широкий ассортимент боеприпасов и вооружений, включая пулеметы «Брен», и оборудование связи. В примечании к документу особо указывалось, что «все нефтепродукты будут показаны в отчете по грузам Ленвнештранса, который будет выслан дополнительно»³⁹.

9 февраля 1942 г. уполномоченный в Мурманске направил наркому внешней торговли А. И. Микояну отдельно «сведения, полученные от англичан на грузы, прибывающие с п/х “Ижора”, “Вест Ноно”, “Революционер”, “Атлантик”, “Тревоиан”. Основную массу грузов составляли такие группы, как вооружение, морские грузы и продукты. Общий вес прибывших и разгруженных в порту Мурманска грузов составил (в тоннах):

“Ижора”	—	1325 плюс 9 а/машин
“Вест Ноно”	—	3859
“Революционер”	—	1182 плюс 36 грузовиков и танков
“Атлантик”	—	2837 плюс 36 вездеходов
“Тревоиан”	—	3141 плюс 64 танка и грузовика» ⁴⁰ .

В более поздних сводках выделялись сведения по грузам, уже отгруженным из Мурманска, а также уточненные данные по фактическому прибытию грузов по отдельным пароходам.

Так, в отчете сектора учета, направленном уполномоченным НКВТ в Мурманске на имя А. Д. Крутикова уже 8 апреля 1942 г., содержались сведения о прибывших и отгруженных из Мурманска грузах Ленвнештранса по 9/10 каравану, и отчет о грузах, фактически прибывших в Мурманск на п/х «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)⁴¹, которые направлялись на снабжение блокадного Ленинграда.

Отчет о грузах, фактически прибывших из США в Мурманский порт на п/х «Декабрист» 21 декабря 1941 г., был призван уточнить и специфицировать списки грузов согласно документам Мурманской таможни⁴²:

Наименование груза	Ед. измер.	Количество
Танки средние М-3	шт.	2
Самолеты-бомбардировщики Б-25	—" —	2
Снаряды 75-мм с запалами	—" —	1800
Снаряды 37-мм	—" —	585
Патроны со звеньями	—" —	619
Алюминий в чушках	т[он]н	742
Цинк	—" —	762
Толуол	—" —	311
Изооктан — смесь	—" —	4946
Матрасы резиновые (Красный Крест)	шт.	30
Подарки Красной Армии	шт.	349
Литература	—" —	590

Общий вес привезенных на пароходе грузов составил, по сведениям, предоставленным начальником отдела учета Бакуниным, 6869 т[он]н.

В отчете Уполномоченного в Мурманске Фотченко от 2 марта содержался предварительный отчет о грузах, прибывших с караваном № 10. На документ была наложена резолюция заместителя наркома внешней торговли А. Д. Крутикова, разъяснявшая некоторые расхождения в оценках между советской стороной и англичанами, которые, как указано выше, занимались проводкой 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»⁴³.

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: 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; грузы ГУС КА: средства связи. Выделялась также группа «нераспределенные грузы» (кабель, генераторы, электроды и др.) и известная нам уже группа «грузы Ленвнештранса широкого ассортимента гражданского назначения: станки, прессы, насосы, электрооборудование; алюминий, никель, кобальт, хром; проволока колючая, трубы стальные; горючее, графит, фенол, фосфор и другие химические вещества; кожа, обувь, х/б ткань; медикаменты, грузы Красного Креста; сахар, какао-бобы, пшеница, мука; одеяла, шерстяные изделия и др.

В документе содержались интересные подробности работы представителей ведомств над «расшифровкой» грузов: «ввиду отсутствия спецификаций и разного количества обуви в ящиках уполномоченный В/О “Разноэкспорт” тов. Александринский устанавливает количество по подписям на ящиках, результаты сообщим»⁴⁴.

Далее составлялись более детальные отчеты по прибывшим грузам по отдельным пароходам. К примеру, на пароходе «Тбилиси», прибывшему в составе 9/10 караванов 10 февраля 1942 г., прибыли следующие группы грузов: грузы Инженерного отдела, в том числе грузы ГАБТУ СА: грузовики «Додж» в разобранном виде (шасси, кузова, кабины), части к грузовикам «Додж»; патроны разных калибров, детонаторы, взрыватели для пушек и другие боеприпасы; грузы ВВС КА; ГАУ КА — пулеметы, патроны разных калибров, магазины и др.; грузы НКВМФ — пушки, патроны, боеприпасы; грузы Ленвнештранса: автоматы; фрезерные автоматические станки, шлифовальные станки, прессы, подшипники; металлы разные; авиационный бензин; обувь, одежда и др.

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.⁴⁵

Определенное упорядочение системы учета прибывающих и отгружаемых грузов началось с одиннадцатого каравана. О прибытии каравана сначала доложил А. И. Микояну и А. Д. Крутикову и. о. уполномоченного НКВТ в г. Архангельске Повалишин. В отчете были указаны основные грузы по Инженерному отделу (самолеты, танки, грузовики, пушки, пулеметы, боеприпасы различных видов) и по пароходам⁴⁶.

Согласно очередному отчету уполномоченного НКВТ в Мурманске Фотченко, на пароходах каравана прибыли грузы широкого «невоенного» ассортимента, в том числе: станки фрезерные, шлифовальные, токарные, точильные, сверлильные и др.; различные виды промышленного оборудования и инструмента; машины — грузовики «Форд», «Бедфорд», «Альбион», «Остин»), авточасти; цветные металлы (сталь, алюминий, цинк, кобальт); сплавы цветных металлов; стальные трубы; проволока; абразивы; нефтепродукты; химические продукты (фенол, фосфор); медикаменты; продовольствие (какао-бобы, пшеница, мука, сахар); уголь; кожа, обувь, одеяла шерстяные изделия и даже часы⁴⁷.

На некоторые изменения в системе учета ленд-лизских грузов указывалось в более позднем «Отчете о поступлении вооружения в Мурманский торговый порт в 11 караваном судов», составленном учетным сектором уполномоченного НКВТ в Мурманске, направленном на имя А. И. Микояна и А. Д. Крутикова 30 марта 1942 г. В документе, в частности, подчеркивалось, что «в отличие от предыдущих отчетов, последний отчет составлен согласно номенклатуры 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 вооружения⁴⁸.

Последующие отчетные документы отражали трудности в разгрузке, недопоставки, потери грузов, связанные с немецкими бомбардировками 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 предварительный отчет о вооружении, прибывшем с 13-м караваном судов, предварительные отчеты по каждому пароходу, сводный предварительный отчет о грузах объединений и отчеты о грузах объединений по каждому пароходу.

Согласно отчету о фактическом поступлении вооружения с 13 караваном судов (вышел из Лох Ю 10 марта, прибыл в Мурманск 30 марта 1942 г., состав судов 19⁴⁹), составленный учетным сектором уполномоченного НКВТ в Мурманске 22.IV.1942 г., в Мурманский порт прибыли пароходы «Харпалион», «Эмпайр Старлайт», «Нью Вестминстер Сити», «Эмпайр Каупер», «Ривер Афтон» (из Англии), «Моракмар», «Мана», «Элдина», «Данбойн», «Таллайт Фокс» (США) со следующими основными грузами: самолеты; автомобили; пушки «Испано-Сюиза»; радиостанции; патроны разные; бронетанковое вооружение (в том числе танки «Валентин», «Матильда», М-3 легкие, канад-

ские средние; танкетки «Брен», пулеметы «Брен», пулеметы «Брауншелл» и др.); запчасти; дизельное топливо; боеприпасы, снаряды, патроны; артиллерия (пушки); морское вооружение (пулеметы «Кольт», боеприпасы, патроны различных калибров; передвижные радиостанции и др.).

В примечании указывалось, в частности, на одну из причин потерь грузов: «7422 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». ⁵⁰

Сводка грузов Инженерного отдела, недопоставленных, против документов, и грузов, поставленных без документов из Англии и США 13-м караваном судов, была составлена и подписана «за начальника сектора учета Уполномоченного НКВТ в Мурманске Васильевым»⁵¹:

Наименование грузов	Ед. изм.	Кол-во по Англ.	Кол-во по США	Всего	№ актов
Недостающие грузы					
1. Самолеты-истребители «Харрикейн»	шт.	8	—	8	118, 120
2. Запчасти к самолету «Харрикейн»	кгр	20	—	20	—"—
3. Запчасти к самолету Р-40Е	тн	—	6,5	6,5	Акт таможни б/номера
4. Запчасти к танкам, танкеткам, гусеницы	—"—	1,2	—	1,2	б/№
5. Радиоустановки к легким танкам типа М-3	мест	—	6	6	375
6. Огнестрельное оружие к легким танкам М-3	кгр	—	187	187	—"—
7. Снаряды бронебойные калибра 40-мм	шт.	—	160	160	374
8. Патроны простые калибра 7,7-мм	—"—	79 000	—	79 000	113
9. Запасной провод к мотору «Геркулес»	тн	0,45	—	0,45	389
10. Однопроводной полевой телефонный провод марки V-110-B	ккм	—	25	25	364
11. Масла и смазка	тн	4	—	4	371
12. Дизельное топливо	—"—	19,3	—	19,3	—"—
Грузы, прибывшие без документов					
13. Танк «Матильда III»	шт.	1	—	1	371
14. Запчасти к легким танкам М-3	мест	—	10	10	375

В примечании к сводной таблице отмечалось, что «грузы, прибывшие без документов, переданы ГАБТУ КА»⁵².

Причины недостач и расхождений в цифрах по сравнению с документами выявлялись в объяснительной записке к отчету о поступлении вооружения в Мурманский порт с тринадцатым караваном судов, составленному по прие-

мо-сдаточным актам и актам о недостачах грузов против документов, составленных работниками Инженерного отдела, военной приемки и таможни. В отчет не вошли данные о грузах, доставленных из Англии пароходом «Тобрук», поскольку последний еще продолжал разгрузку.

В объяснительной записке выявлялись основные расхождения между окончательными и предварительными расчетами. Так, по разделу «Авиация» указывалось: «1. В окончательном отчете самолетов “Харрикейн” показано на 8 шт. меньше по причине недостачи, против документов, 4-х самолетов по пароходу “Эмпайр Каупер” и 4-х самолетов по пароходу “Нью Вестминстер Сити” (оба из Англии). 2. В предварительном отчете всего запчастей к самолетам было показано 46 тонн. В том числе из Англии 4 тонны и США 42 тонны»⁵³.

В качестве причин выдвигались, например, следующие основания: «Расхождения в количестве запчастей по Англии в 1,5 тонны объясняется выделением из запчастей 20 штук пушек “Испано-Сюиза”, прибывших на пароходе “Эмпайр Каупер”. В предварительном отчете пушки не показаны, вследствие чего в коносоаментах они были показаны, как запчасти к самолетам».

По разделу 2 «Бронетанковая техника» указывалось: «1. Количество танков “Матильда” в окончательном отчете показано на 1 шт. больше. Расхождение с предварительным отчетом объясняется тем, что танк прибыл без документов (без коносоамента) на пароходе “Эмпайр Каупер”. 2. Запчасти к танкам и танкеткам в окончательном отчете показаны вместе, т. к. точное разделение их невозможно».

«Пулеметы “Браунинг” 50 шт. и пулеметы “Томпсон” 4 шт. в предварительном отчете отсутствуют по той причине, что они входят в комплекты вооружения для легких танков М-3. При приемке вооружения род и количество оружия уточнены и поэтому показаны в окончательном отчете».

Перечислялись и другие случаи расхождений в отчетах. В качестве одной из важных причин недостачи указывалось «не включение тех или иных товаров в отчеты». Автор записки Васильев указывал также, что «грузы, недопоставленные против документов, и грузы, поставленные без документов, показаны в отдельной сводке, прилагаемой к настоящему отчету»⁵⁴.

Примером детального описания и обследования грузов может служить пароход «Тобрук», прибывший с тринадцатым караваном, поскольку он разгружался дольше, чем другие пароходы, хотя отчеты в НКВТ составлялись и по другим пароходам в отдельности. В аналогичной объяснительной записке к отчету о поступлении вооружения в Мурманский порт по пароходу «Тобрук», составленной по приемо-сдаточным актам и актам Мурманской таможни о недостаче грузов против документов содержался подробный анализ причин недостачи. Главной причиной являлись здесь «боевые потери».

По разделу 1 «Авиация» были обнаружены следующие расхождения: «1. Запчасти к самолетам в окончательном отчете показано на 0,1 т[он]н[ы] меньше, вследствие недостачи против документов, одного места весом 0,1 т[он]н[ы]. 2. Количество патронов простых калибра 7,7-мм в окончательном отчете показано на 1000 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 2000 шт. меньше, т. е. против документов недостает 2-х ящиков патронов по 1000 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»⁵⁵.

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 кгр затонули при разгрузке парохода. 2. Масла и смазка. В окончательном отчете показано на 0,4 тонны меньше, вследствие того, что содержимое масло 20 мест весом 378 кгр вытекло в пути следования парохода».

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

Далее следовали 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 кгр, и что вытекло в пути следования парохода содержимое 78 мест весом 2457 кгр.

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 14-мм в количестве 8000 шт., патроны простые калибра 7,7-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 клм. По актам сдачи-приемки в наличии оказалось однопроводного телефонного провода 268 клм и двухпроводного телефонного провода 206 клм. Всего 474 клм, т. е. на 15 клм больше, вследствие того, что длина провода в каждой катушке оказалась больше, чем предполагалось ранее»⁵⁶.

Детальный анализ состояния прибывших грузов, с учетом степени и причин их порчи и недостач, содержался 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. Данные по количественным показателям содержались в следующей таблице⁵⁷:

№ пп.	Наименование грузов	Ед. изм.	Прибыло и отгружено с парохода	Отгружено из Мурманска
1.	Электромоторы	шт.	180	См. объяснение
2.	Грузовики «Бедфорд» 3-х тн двухосные	—”—	63	63
3.	Грузовики «Форд» 3-х тн двухосные	—”—	10	10
4.	Авточасти	—”—	3,3	3,3
5.	Медь	кг	152	152
6.	Трубы котельные	т[он]н	9,1	9,1
7.	Серебрянка	—”—	5,8	5,8
8.	Проволока сварочная (паяльная)	—”—	5,1	5,1
9.	Проволока черная (вязальная)	т[он]н	25	25
10.	Какао-бобы	—”—	271	271
11.	Стекло персиекс	—”—	13	13
12.	Сахарин «Красный Крест»	кг	51	См. объяснение
13.	Гексамин	т[он]н	25	25
14.	Грузы «Красного Креста» (медицинские принадлежности и медикаменты, одежда и вязаные изделия)	—”—	95	См. объяснение

В обозначенном «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 персиекс находилось в воде в трюме. Недостача против документов 110 кг.

12. По сахарину указан вес брутто, согласно коносаменту. Обнаружена недостача 1-й банки весом 1 кг. Сахарин передан по назначению»⁵⁸.

Особо выделен пункт о состоянии грузов Красного Креста, которые, 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».

В примечании к отчету добавлялось, что «показанный в предварительном отчете кордит включен в окончательном отчете в число грузов Инженерного отдела»⁵⁹.

В отдельной записке уполномоченного в Мурманске Васильева от 19 мая 1942 г. на имя начальника Учетно-экономического отдела НКВТ Б. Г. Колпа-

кова разъяснялась ситуация с кордитом: «На пароходе “Тобрук” (13-й караван) прибыло кордита — 331 мегатонна, что соответствует коносаментному весу. Порох был показан в предварительном отчете о поступлении грузов объединений (13-м караваном судов), т. к. было неясно, кто будет осуществлять приемку пороха в Мурманском порту: Разноимпорт или Инженерный отдел.

Ввиду того, что этим вопросом занимался Инженерный отдел, прошу включить указанное количество пороха в отчет о фактическом поступлении вооружения с пароходом “Тобрук”, посланного в НКВТ 2 мая с. г. за № 316с»⁶⁰.

При получении грузов неоднократно имели место расхождения в учетных документах. При распределении грузов по ведомствам также возникали элементы 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.

Оборудование для реостатов и изоляторов, ранее отнесенное к ГУС КА, переадресовано ВВС КА, т. е. относится к радиостанциям типа GL МКП.

В цифровые данные отчета по грузам объединений дополнительно внесены 10 трехтонных двухосных грузовиков “Бедфорд” и одно место с хронометрами, которые прибыли без документов. 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 парохода⁶¹.

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

Еще до трагедии НКВТ составил подробный список, где предусматривалось распределение товаров, которые должны были поступить с 17-м караваном, по многочисленным ведомствам. Должны были придти большие партии металлорежущих станков, промышленного оборудования и аппаратуры, металлов, предметов «технического снабжения», а также продовольствия и предметов интендантского снабжения.

Первоначальный план распределения позволяет нам тем не менее детально установить, какие поставки и в каких количествах предназначались тем или иным ведомствам⁶²:

Металлорежущие станки — всего 444 станка

Из них:

Нарком-авиапрому	— Согласно постановлениям ГКО за № 1038, 1039, 1284, 1283	178 станков
Нарком-боеприпасов	— Согласно постановлениям ГКО за № 1193 и 1085	138 станков
Нарком-вооружения	— Согласно постановлениям ГКО за № 1662 и 1222 и ранее принятым решениям	55 станков
Нарком-электропрому	— Согласно постановлению ГКО за № 1266	32 станка
Наркомстанко-строения	— Согласно постановлению СНК за № 398-205	17 станков
Наркомсред-машу	— Согласно постановлению ГКО за № 1394	15 станков
Наркомтанко-прому	— Согласно постановлению ГКО за № 1231	

Разное оборудование и аппаратура

Нарком-авиапрому	Молота	2 шт.
	Пресса гибочные	4 шт.
	Пресса обтяжные и обрезные	5 шт.
	Ножницы	6 шт.
	Шаботы для молотов	3 шт.
	Электрооборудование к прессам	2 тн
	Электрованны	3 шт.
	Пускатели	97 шт.
	Электродпечи	8 шт.
	Наркомнефти	Роторы к буровому оборудованию
Осветительная арматура		25,5 —"
Оборудование д/газолинов. заводов		141,4 —"
Запчасти к буровым станкам		96,4 —"
Инструмент к буровому оборудованию		10,5 —"
Насосы к буровому оборудованию		8 шт.
Компрессоры		4 шт.
Прессы	2 шт.	
Нарком-боеприпасов	Молота	2 шт.
	Ножницы	3 шт.

	Печная аппаратура	1,7 тн
	Электромоторы	246 шт.
	Пускатели	715 шт.
	Горизонтально-ковочная машина	1 шт.
Нарком-вооружения	Ножницы	1 шт.
	Молота	1 шт.
	Электромоторы	39 шт.
	Пускатели	39 —"—
Наркомэлектростанций	Аппаратура защиты	2,4 тн
	Аккумуляторная батарея	1 шт.
	Выключатели	4 шт.
	Разъединители	44,4 тн
	Трансформатор 15 000 кВт	1 шт.
Нарком-чермету	Электромоторы	129 шт.
	Пускатели	108 —"—
Наркомпищепрому	Электромоторы	214 шт.
	Пускатели	416 шт.
	Части оборудовании для электростанций	17,8 тн
Нарком-танкопрому	Балансировочные машины	2 шт.
Нарком-легпрому	Швейные машины	82 шт.
	Машинные головки с иглками	100 —"—
Нарком-резинпрому	Швейные машины	6 шт.
Металлы		
Нарком-авиапрому	Алюминий	2142 тн
	Кобальт	11,5 тн
	Дюралюминовый лист	286 —"—
	Дюралюминиевые прутки	259 —"—
	Дюралюминиевые трубки	42,2 —"—
	Радиаторные трубки	203,5 —"—
	Лента штамповальная	57,2 —"—
	Проволока О.В.С.	1,7 —"—
	Проволока пружинная	29,6 —"—
	Проволока рояльная	6 —"—
	Холоднокатанный стальной лист	517 —"—
	Быстрорежущая сталь	52 тн
	Нарком-танкопрому	Бронеплиты
Горячекатанный стальной лист		4990 —"—
Быстрорежущая сталь		21,4 —"—

Нарком- станкостроения	Быстрорежущая сталь	30,1 —"—
Нарком- цветмету	Цинк	883 тн
	Медь	1313 —"—
	Холоднокатанный стальной лист	1158 —"—
	Металлический натрий	86 —"—
Нарком- рыбпрому	Белая жесь	1659,2 тн
	Проволока стальная	3,6 —"—
	Холоднокатальный и горячекатальный лист	352 —"—
Нарком- мясомолпрому	Белая жесь	1574,8 тн
Нарком- судпрому	Стальной лист	1071,8 тн
	Калиброванная автом. сталь	190 —"—
	Инструментальная сталь	40 —"—
	Быстрорежущая сталь	10 —"—
	Кобальт	0,5 —"—
Нарком- минвооружения	Холоднокатанный стальной лист	424 тн
Наркомчермету	Никель	135 тн
	Молибден	397 —"—
	Лента штампованная	66,8 —"—
	Лента холоднокатанная	522 —"—
	Сталь холоднокатанная полосовая	378 —"—
	Проволока катанная	41 —"—
	Проволока железная, светлая отожженная	23,4 тн
	Проволока стальная	273 —"—
	Стальные трубки	2898 —"—
	Проволока катанная	219,8 —"—
	Проволока пружинная	48 —"—
	Проволока стальная отожженная оцинкованная	19,7 —"—
	Ферросицилий	468 —"—
Нарком- вооружения	Латунная лента	2029,8 тн
	Лента штампованная	664 —"—
	Лента звеньевая	378,2 —"—
	Проволока рояльная	44,14 —"—
	Пружина рояльная	2,3 —"—
	Холоднокатанный и горячекатанный стальной лист	446 —"—
	Калиброванная автомат. сталь	160 —"—

Наркомпути	Рельсы	4428 тн
	Накладки для рельс[ов]	351 —"—
	Подкладки под рельсы	597 —"—
	Костыли	203 —"—
	Болты	36 —"—
	Шайбы	29 —"—
	Противоугоны	46 —"—
Нарком-речфлоту	Холоднокатанный и горячекатанный стальной лист	258 тн
Нарком-химпрому	Металлический натрий	7,5 тн
Нарком-внуделу	Сетка металлическая	6 тн
	Горячекатанный стальной лист	511 тн
Главсевморпути	Горячекатанный стальной лист	236 —"—
Наркомнефти	Трубы нефтепроводные сварные	1939 тн
	Трубы обсадные	1344 —"—
Нарком-боеприпасов	Латунная лента	470,3 тн
	Латунные диски	463,1 —"—
	Лента штампованная	209,8 —"—
	Лента звеньевая	917 —"—
	Проволока В.С.	11,3 —"—
	Проволока С.В.С.	6 тн
	Проволока пружинная	18,4 —"—
	Быстрорежущая сталь	54,5 —"—
	Калиброванная автоматическая	
	Сталь	725,3 —"—
Стальная заготовка	4059,2 —"—	
	Холоднокатанный и горячекатанный стальной лист	1990 —"—
Нарком-боеприпасов и Наркомвооружения	Латунная лента	1044 тн
Наркомстрою	Трубы нефтепроводные сварные	251 —"—
Нарком-электростанций	Горячекатанный стальной лист	1031 —"—
Нарком — легпрому	Латунная проволока	78,4 —"—
Нарком-текстильпрому	Проволока кардная	4,55 —"—
Главное инженерное управление КА	Проволока колючая	2580 тн

	Скобы для колючей проволоки	54,7 тн
	Проволока канатная	212,5 —"—
	Проволока телеграфная	
	Оцинкованная	421 —"—
	Проволока стальная	206,5 —"—
Нарком- военморфлоту	Проволока колючая	779,8 тн
	Проволока стальная	160,0 —"—
Нарком- морфлоту	Горячекатанный стальной лист	110 тн
Нарком- средмашу	Лента штампованная	50,5 тн
	Проволока шарикоподшипниковая	17,9 —"—
	Холодно- и горячекатанный стальной лист	9303 —"—
Нарком- местпрому	Лента лезвийная	7,7 тн
Нарком- электро- промышлен- ности	Проволока О.В.С.	20,1 —"—
	Проволока рояльная	19,6 —"—
	Проволока оцинкованная	16,4 —"—
	Быстрорежущая сталь	9,4 —"—
	Калиброванная автом. сталь	41,1 —"—
	Инструментальная сталь	96,2 —"—
Нарком- пищепрому	Белая жесь	1361,4 тн
Нефтепродукты и химикаты		
У.С.Г.К.А.	Авиамасло	430,4 тн
	Этиловая жидкость	124,3 —"—
Нарком- химпрому	Бромистый натрий	38,8 тн
	Метанол	2238 —"—
	Коллоксилин	400,3 —"—
	Дибутилфталат	300 —"—
	Фенол	330 —"—
	Фосфор	267 —"—
	Анилин	324 —"—
Нарком- боеприпасов	Т.Н.Т.	487,9 тн
	Толуол	408,5 —"—
	Диметиланилин	127 —"—
	Дифениламин	44 —"—
	Дибутилфталат	150 —"—
	Уротропин	134 —"—
	Формалин	13 —"—
Фенол	16 —"—	

Главнефте- сбыту	Церезин	54,7 тн
Наркомлесу	Фенол	48 тн
Нарком- пищепрому	Лимонная кислота	46,5 тн
Наркомздраву	Лимонная кислота	3 тн
Комитету по делам кинематографии	Бромистый калий	4,06 тн
	Лимонная кислота	0,5 —"—
Нарком- цветмету	Борная кислота	15 тн
Нарком- электропрому	Борная кислота	15 тн
Нарком- авиапрому	Борная кислота	15 тн
Техническое снабжение		
Нарком- авиапрому	Шлифовальные круги	88,0 тн
	Стальные ремни	6835 амер. долл.
	Подшипники	21 000 —"—
	Фибра	44 тн
Нарком- средмашу	Шлифовальные круги	56 тн
	Шарикоподшипники	2820 амер. долл.
	Автосвечи	5000 шт.
Нарком- электро- промышленности	Графитовый порошок	25 шт.
Нарком- станкостроения	Шлифовальные круги	19 тн
	Тигли	146 —"—
Нарком- цветмету	Графит	59 тн
	Текстронные ремни	17 —"—
	Электроды графитовые	85 тн
Нарком- танкопрому	Шлифкруги	6,5 тн
У.Г.М.Р.	Электроды графитовые	85 тн
	Автопокрышки	49 764 шт.
	Автокамеры	44 847 шт.
Наркомату обороны	Резиновые пластины	300 шт.

Нарком-морфлоту	Набивки	2321 амер. долл.
Нарком-внуделу	Авточасти	233 —" —
Нарком-рыбпрому	Парусина	15 тн
Совнаркому СССР	Авточасти	51 амер. долл.
Нарком-химпрому	Электроды графитовые	16 тн
Наркомзему	Семена	9 тн

Продовольственные товары

Нарком-мясомол-прому	Мясные консервы, солонина копчености и яичный порошок	9219 тн
Нарком-пищепрому	Сахар	1770 тн
	Яичный порошок	153 —" —
	Супы (концентраты)	181 —" —
	Ванилин	2 —" —
	Льняное масло	8597 —" —
	Какао-бобы	1500 —" —
	Сахарин	19 тн
У.Г.М.Р.	Льняное масло	7500 тн

Предметы интендантского снабжения

В распоряжение Главного интенданта К. А.	Обувь армейская	156 084 пары
По особому указанию	Грузы Красного Креста	148 тн
		85 ящиков обуви
Нарком легпрому	Кожа	982 тн
	Сукно	45 844 ярдов

В целом на эти крупномасштабные поставки возлагались большие надежды на пополнение тяжелых потерь советской экономики и вооруженных сил в период тяжелых летних поражений на южном крыле советско-германского фронта, где в скором времени развернулась битва за Сталинград и Кавказ. Кроме того, как это следует из плана распределения, часть поставок предназначалась для восстановления разрушенной войной советской экономики, базовых отраслей и снабжение армии продовольствием, медикаментами и предметами интендантского снабжения.

4 июля 1942 г. — в первый день трагедии 17 конвоя, о которой руководство СССР еще не знало — А. И. Микоян направил в Архангельск Степанову и Герасимову распоряжение по «ВЧ»: «Мы согласны из 17-го конвоя пароходы в Мурманск не направлять. Составить конкретный план мероприятий по разгрузке пароходов с глубокой осадкой и сообщите нам»⁶³.

Но события развернулись по-иному. Первое сообщение о движении 17-го каравана было получено 6 июля 1942 г.: «1. 6 июля в 18.45 “Донбасс” атакован гидросамолетом широта 72,55, долгота 42,55. Танкер просит помощи.

2. По сообщению с Маточкиного Шара, в 14.30 на горизонте появились 3 судна (в 15 км от берега), которые атакованы с воздуха.

3. 6 июля в 23 часа 3 американских парохода на широте 76,50 и долготе 38 атакованы — подают сигналы “СОС”»⁶⁴.

В сообщении работника аппарата Уполномоченного в Архангельске М. Юнакова из Архангельска по «ВЧ» в НКВТ от 11 июля 1942 г. содержалась запись сообщения уполномоченного НКВТ в Архангельске тов. Герасимова по телефону, характеризовавшая состояние розыска и спасения команд и грузов каравана. Герасимов, в частности, сообщал: «1) По данным заместителя начальника штаба Северной флотилии тов. Блинова, воздушная разведка обнаружила в районе Канина Носа два неизвестных парохода, названия которых выясняются. У Новой Земли обнаружены два парохода, название которых неизвестны.

2) К “Азербайджану” направлены наш тральщик с водолазами и одно английское военное судно. Эти суда будут у “Азербайджана” 13 июля. Выход “Азербайджана” в Архангельск будет сделан после некоторой выдержки во времени.

3) [Тов. Блинов] сообщил тов. Герасимову, что по его предположению погибло 16 пароходов. Судьба 8–10 пароходов неизвестна. В районе Новой Земли обнаружены 3 парохода*.

4) Я спросил тов. Герасимова сообщить более точные данные о судах, находящихся на подходе к Архангельску. Он мне ответил, что ни одного судна на подходе к Архангельску не имеется. Когда же я ему назвал 4 парохода, о которых в наркомате были сведения, что они находятся на подходе к Архангельску, тов. Герасимов мне сказал, что эти 4 парохода предполагаются погибшими.

5) “Самуэль Чейз” войдет в Молотовск как только будет полная вода.

Пароход “Оушен Фридом” в Бакарице должен стать под разгрузку в 22 часа 11 июля.

6) О спасенных моряках. На “Донбассе” прибыло 51 чел. с “Даниэла Морганна”, на миноносце “Саламандра” прибыли 25 чел. с английского танкера “Алкоа Ранджер”. На английском спасательном судне прибыли 16 чел. моряков, спасенных с парохода “Наварино” и 43 чел. с парохода “Вильям Хукер”.

Кроме того, из Мурманска привезены 51 чел. с 16-го каравана»⁶⁵.

Далее Герасимов просил руководство НКВТ «дать указания тов. Огородникову, чтобы здание треста Северолеса предоставили для спасенных моряков». При этом звонивший по «ВЧ» в Москву разъяснил местную обстановку: здание Северолеса предполагалось использовать под госпиталь, а для спасенных моряков пре-

* Под третьим пароходом имеется в виду «Азербайджан». — *Примеч. документа.*

доставлялось «жилое здание завода № 1, на одном из островков, но там не имеется ни коек, ни постельных принадлежностей, ни коммунальных удобств».

По вопросу об обеспечении моряков продуктами питания «тов. Герасимов сообщил, что тов. Еремейский (Главвоенфлотторг) указал на недостаток продуктов, как-то сахара, мяса и жиров». В связи с этим представитель НКВТ просил свое руководство дать соответствующее указание о завозе продуктов⁶⁶.

16 июля заместитель наркома внешней торговли А. Крутиков доложил А. И. Микояну о новой информации, полученной от Герасимова: «Сегодня тов. Герасимов сообщил по телефону, что английский представитель Монд передал ему следующее: “Английская летающая лодка вернулась с Новой Земли. В результате разведки оказалось, что в Маточном Шаре находятся пароходы «Трубадур», «Вильямс Харрисон», «Айрон Клад», «Сильверс Ворд». В гавани Молотовск находится английский пароход «Эмпайр Тайд». В русской гавани находится танкер «Азербайджан». Пароход «Винстон Салем» в районе мыса Гусиный Нос выбросился на берег, команда сошла на землю»».

Поступали сведения о розыске пропавших судов и моряков и от советской стороны: «Наши пограничники в районе Канина Носа подобрали 15 человек команды с парохода “Алкоа Рэнжер”. В каком состоянии находится пароход — неизвестно. Нет также сведений о нахождении пароходов “Ханому” и “Карлстон”».

Капитаны пароходов, находящихся в Маточником Шаре, высказывают предположение, что пароход “Карлстон” вернулся обратно в Исландию.

Монд высказывает предположение, что пароходы “Паулус Портер”, “Хардлебери” и “Файерфильд Сити” — погибли⁶⁷.

В заключение Крутиков сообщал, что пароходы, обнаруженные в районе Новой Земли, англичане обещали доставить в Архангельск 24 июля.

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 минут Герасимов передал (приняла стенографистка Смирнова) Крутикову А. Д.: «Танки “Черчилль” будут задержаны отгрузкой на 5–6 дней в связи с тем, что требуется небольшой ремонт».

На пароходе “Оушен Фридом” прибыло 600 тонн хлористой извести. Кому ее передать? Мы предлагаем Химуправлению. Если правильно, то просим подтвердить.

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 “Беллингейм” 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 “Самуэл Кей” (около 500 тонн). После этого оба парохода войдут в Молотовск. Всю эту операцию по частичной разгрузке предполагаем закончить 13-го июля утром»⁶⁸.

К 16 июля 1942 г. была составлена «Сводная ведомость предметов вооружения, прибывающих с караваном № 17» за № 001256, в которой были учтены «следующие пароходы 17-го каравана (по сведениям Транспортного управления на 15-е июля: 1) 4 парохода прибыли 10 и 11 июля в совпорты и начали разгрузку: “Донбасс”, “Оушен Фридом”, “Веллингхэм”, “Самуэл Чейз”; 2) 11 пароходов считались находившимися у советских берегов, но после прибывшими в порты разгрузки: “Айрон Клад”, “Трубадур”, “Алкоа Ренджер”, “Карлтон”, “Хоному”, “Азербайджан”, “Файр-Филд Сити”, “Вельямин Харрисон”, “Эмпайр Тайд”, “Хартлбери”, “Паулус Поттер” — всего 15 пароходов. Остальные пароходы первоначального состава каравана Транспортным управлением считались утерянными.

По сведениям на 15 часов 21.VII. судовой состав 17 каравана вновь изменился и состоит:

1. 4 парохода находятся у советских берегов, но в порт разгрузки еще не пришли: “Айрон Клад”, “Трубадур”, “Азербайджан”, “Вильям Харрисон”, “Эмпайр Тайд”, “Винстон Салем” — последний ранее (на 16.VII считался утерянным. Всего 10 пароходов.

Пароход “Карлтон” указывается как возвратившийся в порт отбытия. Остальные пароходы считаются потерянными»⁶⁹.

Затем общая сводка стала переоцениваться и пересчитывается, в соответствии с «новым судовым составом каравана», запросами и предложениями «грузополучателей».

Общую обстановку с разгрузкой пароходов и обработкой документов охарактеризовал уполномоченный НКВТ в Архангельске в ответ на ряд вопросов, поставленных в телеграмме заместителя наркома А. Д. Крутикова и заместителя наркома внешней торговли М. С. Степанова. По важнейшему с организационной точки зрения вопросу обработки документов он оправдывался перед московским начальством: «Сообщение, полученное Вами о несвоевременной доставке документов порту на производственные участки по 16-му протоколу не соответствует действительности, т. к. каргопланы и манифесты были вручены на производственных участках по каждому пароходу в отдельности в течение часа после пришвартования парохода...

Начиная с 17-го каравана, обработка документов производится в местах разгрузки пароходов, в связи с чем задержки по вручению документов вообще нет»⁷⁰.

По вопросу «представителей Уполнаркомвнешторга в порту, которые мешали в его работе» Герасимов разъяснял, что «для координации действий и разрешения всех вопросов на месте в Бакарице и в Молотовске имеются всего два представителя: один от Уполнаркомвнешторга — для разрешения

общих вопросов, и один от Ленвнештранса — для наблюдения и разрешения вопросов, связанных с обработкой грузов.

Бывающие в портах разгрузки парходов представители Уполнаркомвнешторга (как тт. Усокин, Дмитриев, Розенштейн и др.) не вмешиваются в работу порта, [...], а являются наблюдателями и консультантами по правильной обработке грузов... Отдельные указания наших представителей на неправильную обработку грузов воспринимаются работниками порта, как вмешивание в их оперативную работу».

В качестве примеров приводились случаи халатности при разгрузке и отправке ценных продовольственных грузов: «На пароходе “Алкоа Ранджер” в трюме был отгружен в обезличенном виде шпиг и окорока вместе. Для быстрой разгрузки парохода порт, не желая производить рассортировку на причале, сваливал все в ящики в одну кучу, в результате чего имелось повреждение некоторых мест. На указания нашего представителя бригаиру порта тов. Давидовичу, руководившему выгрузкой парохода, на то, чтобы шпиг и окорока при выгрузке сразу же рассортировывались, он заявил, что товар прибыл по одному коносаменту, и что потому рассортировку он производить не будет, а это можно сделать при погрузке в вагоны, т. к. ему нужно быстрее выгрузить пароход, и что ничего не будет товару, если он будет навален в одну кучу, т. к. площади достаточно. Рассортировку же можно было легко произвести сразу же при выгрузке парохода, подавая ящики со шпигом в одну, а с окороками в другую сторону, что и было сделано»⁷¹.

Другой случай — «забракованный окорок с этого же парохода был погружен 13 июня на баржу 2072 в количестве 547 мест — по коносаменту.

При погрузке приемщиком Мясотреста было установлено, что сдатчиком ошибочно выписана два раза одна машина в 6 ящиков, на что ему была дана справка бригаиром грузчиков, подтверждающая ошибку. Заведующий группой складов тов. Коган отказался признать эту ошибку и исправить ее и вместо фактически погруженных на баржу 541 ящика окороков указал — 547, потребовав от приемщика Мясотреста тов. Ерагина подписки документа в приемке 547 ящиков, а расписку бригаиры грузчиков разорвал. Тов. Ерагин отказался от подписи, и баржа простояла с ночи до утра, т. е. до момента прихода туда уполномоченного “Экспортхлеба” тов. Усокина, который потребовал от тов. Когана немедленной проверки наличия на причале, т. к. по коносаменту должно было остаться на причале после отгрузки баржи и вагонов 169 ящиков шпига и по наличию на причале можно было бы установить, погружены ли фактически эти 6 ящиков в баржу, или нет. Тов. Коган отказался это делать. Тогда он обратился к начальнику Молотовского порта тов. Грищенко с просьбой производства натуральной проверки, однако и он ему в этом отказал, и лишь после вмешательства тов. Повалишина натуральная проверка была произведена, и в наличии оказалось 175 ящиков на причале, т. е. больше чем должно было бы быть не 6 ящиков, которые были недогружены в баржу. После того как порт убедился в своей ошибке, документ был исправлен и баржа была отправлена»⁷².

При выгрузке парохода «Самуэль Чейз» «портом было оставлено на причале 88 ящиков консервов, которые он требовал выдать ему в счет при-

читающихся 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»⁷³.

Имели место и другие случаи, по которым, по словам Герасимова, уполномоченные НКВТ обращались 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 задерживал.

Документ раскрывает специфические «махинации» с одним из лучших ленд-лизских товаров — консервами (возможно, знаменитой тушенкой). «По вопросу взимания пищевых продуктов» — Герасимов в частности писал, что «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 отдельности 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” тов. Усокина, его сотрудница тов. 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 уведомлено письмами за № 59; представителем Мясомолсбыта тов. 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” тов. Усокина сроком до 3 месяцев, после чего, согласно телеграммы тов. 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 посылок 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” тов. 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 хранения»⁷⁴.

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

«Наркомату авиационной промышленности —	7 станков
Наркомату боеприпасов —	22 станка
Наркомату вооружения —	11 станков
Наркомату станкостроения —	7 станков
Наркомату танковой промышленности —	1 станок
Наркомату среднего машиностроения —	3 станка
ИТОГО:	51 станок»⁷⁵.

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 разнарядки 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 разнаряжены грузы исходя из первоначально намечавшегося прибытия. В связи с уменьшением количества прибывающих грузов, ниже представляем наши предложения по разнарядке того количества, которое фактически ожидается на пароходах 17 каравана⁷⁶:

Товар	Ранее ожидалось	Прибывает	Занаряжено / Грузополучатель	Колич. метротонн-брутто	Н/предложения о разнарядке в связи с уменьшением количества
Мясные консервы	6500	1355	Волховский фронт	300	
			Калининский фронт	550	
			Ленинградский —"	300	
			Северо-Западный —"	450	
			7-я армия	150	
			Карельский фронт	300	
			Ленинград	2000	1355
			Московский Мясомолсбыт	350	
			Архангельский Мясотрест	100	
			УГМР	2000	
			ВСЕГО	6500	1355
Яичный порошок	2540	309	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

Товар	Ранее ожида-лось	При-бы-вает	Занаряжено / Грузополучатель	Колич. метро-тонн-брутто	Н/предложения о разнарядке в связи с уменьшением количества
			Безмянка-Куйбышевская контора Мясомолсбыта	80	—
			Тихвин-Ленинградскому облторгу	20	20
			Бойня Мясомолсбыт	507	—
			Наркомпищепром	153	—
			УГМР	1000	
			ВСЕГО	2540	309
Сахар	1773	512	Архангельск, контора Главсахара	600	112
			Наркомвоенморфлот	400	400
			Бойня (Москва)	773	—
				17 731*	

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

Примечание:

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

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

3. Мука, сухие бобы, овсянка и пшеничная мука сдаются на месте конторе Заготзерно»⁷⁷.

По данным предложениям у других ведомств возникали 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 разнаряженных ранее количеств, чтобы они могли учесть это в своих мероприятиях по снабжению, особенно фронтов из других ресурсов»⁷⁸.

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»⁷⁹. Количество «возвращаемых» в резерв мясных консервов было значительным — оно равнялось количеству, выделенному блокадному Ленинграду (по 2000 тонн).

Утвержденное наркомом внешней торговли А. И. Микояном «распределение продовольственных товаров, поступивших по импорту 17-м караваном представлено в следующей таблице»⁸⁰:

Наименование получателей	Мясные консервы Предл. НКмясо-молпрома	Наши предложения	Яичный порошок предл. НКмясо-молпрома	Наши предложения	Лярд Предл. НКмясо-молпрома
Всего к распределению		6522		2301	
1. УГМР при СНК СССР	—	2000	—	1000	—
2. Карельскому фронту	600	300	—	—	—
3. Ленинградскому фронту	300	300	—	—	—
4. Волховскому —"—	300	300	—	—	50
5. Северо-Западному —"—	500	450	—	—	50
6. Калининскому —"—	600	550	—	—	50
7. Ленинграду	2000	2000	200	200	400
8. 7-й армии	150	150	—	—	10
9. Свердловской конторе Мясобыта	—	—	100	100	—
10. Н. Тагил, Мясобыту	—	—	100	50	—
11. Тула, Мясобыту	—	—	50	—	—
12. Горький, —"—	—	—	250	50	—
13. Молотов, —"—	—	—	100	100	—
14. Челябинск, —"—	—	—	50	50	—
15. Беломорск, Мясобыту	—	—	10	10	—
16. Иваново, Мясокомбинату	—	—	300	50	—
17. Ижевск, —"—	—	—	50	50	—
18. Ярославль, —"—	—	—	320	70	—
19. Вологда, Мясоотресту	—	—	50	50	—
20. Безымянка, Мясокомбинату	—	—	130	80	200
21. Тихвин-Ленинградскому облторгу	—	—	20	20	—
22. Москва, Мясобыту	—	—	571	421	—
23. Вологда, Ц. Р. база НКО	—	—	—	—	50
24. Западному фронту	—	—	—	—	100

25. Московские холодильники для склада НКО № 200	—	—	—	—	1350
26. Ст. Анисовка, холодильник мясокомбината	—	—	—	—	300
27. Горький, холодильник	—	—	—	—	200
28. Московские холодильники для Мясосбыта	2072	372			2140
29. Вологда, Главжирмасло	—	—	—	—	—
30. Ярославль, —"—	—	—	—	—	—
В т. ч. мобрезерв	—	—	—	—	—
31. Архангельск, Главжирмасло	—	100 (Мясо-сбыт)	—	—	—
32. Иваново —"—	—	—	—	—	—
В т. ч. мобрезерв	—	—	—	—	—
33. Горький, Главжирмасло	—	—	—	—	—
В т. ч. мобрезерв	—	—	—	—	—
34. Москва, Главжирмасло	—	—	—	—	—
В т. ч. мобрезерв	—	—	—	—	—
35. Казань Главжирмасло	—	—	—	—	—
В т. ч. мобрезерв	—	—	—	—	—
36. Киров Главжирмасло	—	—	—	—	—
37. Уфа	—	—	—	—	—
38. Тула	—	—	—	—	—
39. Ижевск	—	—	—	—	—
40. ГУЛАГ НКВД	—	—	—	—	—
41. Наркомхимпрому	—	—	—	—	—
42. Наркомтанкопрому	—	—	—	—	—
43. Наркомтекстилю	—	—	—	—	—
44. Наркомрезинпрому	—	—	—	—	—
45. ВХУ НКО	—	—	—	—	—

Животное сало 500 тонн. Москва, Наркоммясомолпрому СССР

Говяжье сало 56 —"— —"— —"—

25.	1000	—	—	—	—	—	—	—	—
26.	100	—	—	—	—	—	—	—	—
27.	100	—	—	—	—	—	—	—	—
28.	1390	900	390	—	—	62	12	65	—
29.	—	—	—	150	150	—	—	—	—
30.	—	—	—	200	400	—	—	—	—
	—	—	—	—	200	—	—	—	—
31.	20 (Мясо- сбыт)	—	10 (Мясо- сбыт)	150	150	—	150	—	65
32.	—	—	450	650	—	—	—	—	—
	—	—	—	200	—	—	—	—	—
33.	—	—	2900	2900	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34.	—	—	5747	5947	—	—	—	—	—
	—	—	2000	2600	—	—	—	—	—
35.	—	—	3500	3500	—	—	—	—	—
	—	—	1000	2500	—	—	—	—	—
36.	—	—	250	250	—	—	—	—	—
37.	—	—	250		Бюджет поставлено за счет поступле- ния с Дальнего Востока				
38.	—	—	—	200	—	—	—	—	—
39.	—	—	—	150	Бюджет поставлено за счет поступле- ния с Дальнего Востока		—	—	—
40.	—	—	—	500	500	—	—	—	—
41.	—	—	—	700	700	—	—	—	—
42.	—	—	—	200	200	—	—	—	—
43.	—	—	—	200	200	—	—	—	—
44.	—	—	—	150	150	—	—	—	—
45.	—	—	—	400	400	—	—	—	—

* Полное наименование получателей — см. первую часть таблицы. — *Примеч. документа.*

Эти данные выявляют, в частности, стремление Наркомата мясной и молочной промышленности передать как можно большее количество продуктов Московским холодильникам для Мясообита, что могло быть следствием преследования ведомственных интересов. НКВТ же стремился распределять больше в пользу Ленинграда, который в этом, безусловно, больше нуждался.

По поводу распределения других товаров была представлена записка, подписанная председателем объединения «Разноэкспорт» В. Свердловым: «Прошу разрешить прибывшие грузы 17-м караваном направить в следующие адреса:

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

2. Неразобранные 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:

3000 штук — Наркомфлоту и
1800 —" — 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)»⁸¹.

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

Оставшиеся корабли бывшего 17-го каравана были загружены товарами для США и Великобритании, которые отправлялись обратно в качестве экспорта, получившего 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 Мурманске — 8, в Архангельске — 9, в Молотовске — 3, в Игарке — 8, в Онеге — 3, в Беломорске — 2»⁸².

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»⁸³:

Товары	Ед. из.	Всего	В т. ч. на США	На Англию	Прим.
Хромовая руда	Тонн	23 000	20 000	3000	
Магнезит	—"	13 500	10 000	3500	
Хлористый калий	—"	4000	1000	3000	
Асбест	—"	2000	2000	—	
Мышьяк	—"	500	—	500	
Хлопок	—"	2000	—	2000	
Апатит-концентрат	—"	15 000	—	15 000	
Смола	—"	500	—	500	
Разные товары	—"	1300	500	800	
ИТОГО	тонн	62 300	33 500	28 800	
Пиломатериалы	стд.	25 100	11 900	13 200	В т. ч. из Игарки — 13 200 стд., из Онеги — 4500 —", из Арханг. — 3000 —", из Беломор. — 2400 —", из Мурман. — 2000.
Пропсы	акс.	2000	—	2000	

В целом следует подчеркнуть, что аппарат уполномоченных НКВТ в портах работал очень тщательно по обследованию состояния и характеристик 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 в деталях судить акты порта, таможни и другие документы. С их использованием составлялись сводные отчеты уполномоченных НКВТ с подробным описанием 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 документе подробно описаны состояние грузов, процедура их разгрузки и оформления различными документами. Вначале указывался список прибывших судов: импортные грузы объединений прибыли на 6 следующих пароходах из состава каравана № 53:

1. «Тбилиси» — из Англии.
2. «Беринг» —"
3. «Израэль Путнам» — из США.
4. «Сити оф Омаха» —"
5. «Маратон» (танкер) — из Англии.
6. «Бикон Хилл» — из США.

Далее указывалось, что «пароходы были разгружены в Молотовске. Отчет по пароходу “Петровский”, прибывшему также в составе каравана № 53 из Англии, будет представлен дополнительно, ввиду того, что его разгрузка началась только в конце марта месяца и сведения о фактически поступивших с ним грузах еще не поступали»⁸⁴.

Весь комплекс отчетных документов состоял из следующего: «1. Справки об основных грузах объединений НКВТ, прибывших на 6 пароходах из состава каравана № 53; 2. Сводного отчета по 6-ти пароходам каравана № 53 (1 таблица); 3. Отчетов 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». При этом в записке подчеркивался ряд недостатков в ведении учетной документации: «полнота и качество документов на грузы, в особенности прибывших из Англии, остаются по-прежнему неудовлетворительными. Например, по пароходу “Беринг” было получено всего 2 комплекта документов, один из которых должен был быть передан Порту, а другой остался для совместного пользования уполномоченных объединений, Ленвнештранса, таможни и Учетного отдела. По танкерам документы поступили всего [в] 1 экземпляре.

Основным затруднением по-прежнему продолжает оставаться неудовлетворительный учет и отсутствие приемки судов в порту, что вызывает многочисленные ошибки в документах и задерживает оформление генеральных и таможенных актов. Капитаны пароходов “Израэль Путнам” и “Сити оф Омаха” и представитель Американской миссии, при подписании актов, сделали оговорки с указанием на отсутствие приемки и сдачи грузов в порту. По пароходу “Тбилиси” портом была организована приемка груза от капитана, отдельно по каждому коносаменту, что дало положительные результаты и должно быть распространено на все вновь прибывающие пароходы»⁸⁵.

Особенной критике подверглось состояние прибывших грузов, — прежде всего серьезных недостатков их упаковки и расположения 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»⁸⁶.

Случаи потери и порчи по отдельным кораблям выглядели следующим образом: «По п/х “Тбилиси” повреждены 488 ящиков с консервами (72 банки похищены) и 40 мешков сахара, по пароходу “Беринг” разбито около

200 ящиков с маслом, порвано 263 мешка муки, 78 мешков с фасолью и раздавлены тяжеловесами 221 ящик горючего и смазки (утечка свыше 8 т[он]н), по п/х “Израэль Путнам” порваны при разгрузке, вследствие их ветхости, 432 мешка фасоли, часть содержимого утеряна, повреждены 208 ящиков с лярдом, по п/х “Сити оф Омаха”, вследствие небрежной погрузки, 640 мешков муки (28,5 т[он]н[ы]) залиты нефтепродуктами и 2696 мешков (120 т[он]н) подмочены».

Кроме того, в документы были выявлены 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, т. к. 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.)»⁸⁷.

Согласно составленной уполномоченным НКВТ в Архангельске Герасимовым справке об основных грузах, на шести пароходах из состава каравана № 53 2/III из США прибыли следующие ленд-лизские грузы:

1. Разведывательные автомашины — 280 шт.
2. Грузовики разные — 462 шт.
3. Станки — 53 шт.
4. Молот — 1 шт.
5. Экскаваторы — 8 шт.
6. Землечерпалки — 4 шт.
7. Краны — 2 шт.
8. Олово — 237 тн
9. Медь — 51 т
10. Латунь — 228 тн
11. Стали разные — 1688 тн
12. Проволока разная — 329 тн
13. Трубы стальные — 495 тн
14. Авиабензин — 9099 шт.
15. Алкилбензин — 6937 шт.
16. Гидрополимеры — 1393 тн
17. Метакрезол — 121 —“—
18. Метанол — 199 —“—
19. Мука — 3629 тн
20. Сахар — 267 —“—
21. Фасоль — 1980 —“—
22. Консервы мясные — 2855 —“—
23. Лярд — 1551 —“—
24. Сало — 129 —“—
25. Молочный порошок — 118 тн

- 26. Масло сливочное — 200 —"—
- 27. Какао-бобы — 335 —"—
- 28. Яичный порошок — 649 —"—
- 29. Сизальный канат — 394 тн⁸⁸

При составлении списков грузов по отдельным пароходам указывались такие параметры пароходов, как длина, осадка, корма (параметры в футах, фунтах, дюймах), по грузам — общий вес, специализация погрузки (нижний или верхний трюмы), технические детали (например: «все грузы могут быть подняты судовыми механизмами», «не может быть поднято судовым механизмом», «балласта на борту нет», «определено 22 пассажиро-мест»⁸⁹ и т. д.

Примером детального по-пароходного отчета с описанием грузов, прибывших на советском корабле, может служить подписанный начальником Учетного отдела Управления уполномоченного НКВТ СССР в г. Архангельске А. Н. Поповым отчет о грузах объединений, прибывших в составе каравана № 53 2/III из США в Архангельский (Молотовский) порт. Вес грузов выражен в метротоннах-брутто.

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
1210. Автомобили разведывательные А/м «Виллис джип»	шт.	180	180	—	—	
3010. Станки, оборудование и приборы Принадлежности и инструмент к станкам	тн	20,9	20,9	—	—	
3600. Подъемно-транспортное оборудование 3610. Оборудование для крана	тн	1,0	1,0	—	—	
3800. Энергословное оборудование Клапана	тн	13,2	13,2	—	—	
3900. Компрессоры и насосы 3920. Насосы	тн	4,1	4,1	—	—	
Оборудование для ремонтных баков	—"—	4,6	4,6	—	—	
Электротехническое оборудование 4010. Измерители	—"—	0,05	0,05	—	—	

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактические	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
4050. Электро-патроны	—"	39,6	39,6	—	—	
Реле	—"	1,6	1,6	—	—	
Разное оборудование 4200. Ценные пилы	тн	4,8	4,8	—	—	
4240. Принадлежности для сварки	—"	0,2	0,2	—	—	
Различные товары техснабжения Сетка	тн	7,1	7,1	—	—	
4420. Фибра Технические сукна	тн	74,2	74,2	—	—	
49—50. Цветные и редкие металлы 4930. Олово	тн	237,2	237,2	—	—	
5700. Стальной трос и стальные канаты 5720. Стальной канат	тн	3,6	3,6	—	—	
—" Якорные канаты	—"	20,3	20,3	—	—	
—" Трос	—"	47,8	47,6	—	—	Акт таможи № 121 от 19/IV-43 г., недостача оговорена в коносаменте
Стальные трубы 5830-40. Стальные трубы	тн	421,1	421,1	—	—	
Металлургическое оборудование						
3420. Бегунки	тн	8,9	8,9	—	—	
62. Шарикопшпильники						
6540. Смазочные масла и смазки				—	—	
6543. Масло смазочное	тн	—	23,7	—	23,7	Акт таможи № 126 от 9/III-43 г. Груз прибыл без документов
66. Каучук и изделия из каучука		1,0	1,0	—	—	
Резиновые шланги	тн	1,6	1,6	—	—	
67—72. Химические товары						

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
6710. Фенол-крезол	тн	42,5	42,5	—	—	Акт таможи № 114 от 19/1-43 г. Груз прибыл в старой измятой таре, без маркировки с местами метанола и метакрезола. Выделить их без химического анализа и пустить в производство вследствие этого нельзя.
6790. Метанол	тн	198,8	198,8	—	—	Акт таможи № 114 от 19/III-43 г.
6840. Уротропин	тн	14,2	14,2			Акт таможи № 114 от 19/III-43 г. То же, что по п. 6710
6850. Метакрезол	—"—	67,3	67,3	—	—	
6970. Красители	—"—	5,2	5,2	—	—	
75. Оборудование и материалы для ж/д						
7514. Костыли	—"—	31,0	31,0	—	—	
76. Хлебопродукты и зернофураж 7620. Мука	тн	1475,9	1470,8	—	—	Акт таможи № 118 от 19/III-43 г. Недостача 81 меш. Оговорена в конос. № 606
<u>77. Сахар</u> 7720. Сахар	тн	267,2	267,0	2,0	—	Акт таможи № 117 от 19/III-43 г. 40 мешков, вследствие ветхой тары повреждены при перегрузке с п/х «Сан Педро», часть груза утеряла
78. Крупы 7800. Овсянка	тн	74,2	74,2	—	—	Акт № 180 от 13/III-43 г. Часть мест поступила в поврежденном виде и вследствие недостаточной охраны похищено с причала около 100 кгр овсянки-геркулес
79. Бобовые 7910. Сухая фасоль	—"—	657,0	657,0	—	—	

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
80. Мясопродукты 8010. Мясо-консервы	—"	1654,0	1644,7	9,3	—	Акт таможи № 119 от 19/III-43 г. Не поступило 397 ящиков (9,3 тн). Кроме того, часть ящиков (488 шт.) с консервами поступила в поврежденном состоянии, ввиду недостаточной охраны было похищено с причала 72 банки консервов (акт № 180/М от 13/III-43 г.). В коносаментх № 610 и № 614 имеются оговорки об уточнении количества мест
81. Жиры животные 8120. Сало	—"	129,1	129,1	—	—	
82. Молочные продукты 8250. Масло сливочное	—"	23,4	23,4	—	—	
83—84. Разные пищевые продукты 8390. Яичный порошок	—"	192,6	191,7	0,9	—	Акт таможи № 120 от 19/III-43 г. — недостача. В коносаменте № 633 имеется оговорка о необходимости уточнить количество мест
8430. Лимонная кислота	—"	18,3	18,3	—	—	
86—87. Кожевенное сырье, кожа, обувь 8640. Кожа	тн	49,3	49,3	—	—	
88—92. Прядильные материалы, ткани, готовые изделия						
8920. Сизальный канат	тн	23,6	23,6	—	—	
9040. Брезенты	шт.	—	37	—	37	Акт таможи № 125 от 19/III-43 г. брезенты прибыли без документов, причем 20 шт. готовых и на 17 шт. материал

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
94. Разные товары Асбестовая бумага	тн	54,6	54,6	—	—	
Чертежи	—"	0,2	0,2	—	—	Адресованы В/О Машиноимпорт
Груз для поляков Обмундирование, пальто, джемпера, швейные машины	—"	31,7	31,7	—	—	Акт таможи № 123 от 19/III-43 г. Из общего количества 296 мест — 230 подмочено, о чем есть оговорка в коносаменте
Груз для Красного Креста Хирургическое оборудование, сульфаниламид	—"	8,3	8,3	—	—	
Капитанская почта и подарки для Красной Армии	—"	—	59	—	59	Акт таможи № 124 от 19/III-43 г. 59 мест пришли без документов, вес не установлен

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

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

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

Масла должно было поступить 72,0 тн, поступило 69,2 тн, акт таможи № 146 от 22/III-43 г. зафиксировал, что «около 10% ящиков разбито, вследствие плохой сепарации, часть масла потеряна. Кроме того, не поступило 92 места против документов»⁹⁰.

По грузу для польского посольства поступило 32,8 тн был составлен акт порта № 187 от 20/III-43 г., согласно которому «кипы с грузом были частично разрезаны во время хранения на причале и часть груза похищена»⁹¹.

Отчет о состоянии грузов, прибывших с 53-м караваном, на иностранном пароходе был составлен по пароходу «Сити оф Омаха»⁹² (вес грузов в метротоннах-брутто):

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
13—14. Автомобили грузовые и легковые Грузовики «Студебеккер» 2 ½ тн 6 х 4	шт.	64	64	—	—	Акт таможи № 169 от 22/III-43 г. не поступило 7 мест инструментов для грузовиков и акты № 164 и 165 не поступило 24 места, что, ориентировочно, составляет 16 машин
1350. Грузовики ДМС — Еллоу 2 ½ тн 6 х 6	—"	170	170	—	—	Акт № 177 от 22/III-43 г. 1 ящ. С 2 кабинами ДМС полностью поврежден бурей.
1380. Авточасти для грузовиков ДМС 2 ½ тн 6 х 6	тн	33,0	32,5	0,5	—	Акт таможи № 172 от 22/III-43 г. недостача против документов
3500. Горно-заводское оборудование						
3550. Экскаватор и части к нему	шт.	8	8	—	—	
53. Стальной прокат						
5320. Калиброванная сталь	тн	193,0	193,0	—	—	
—"— Автом. калиброванная сталь	тн	208,8	207,8	1,0	—	Акт таможи № 170 от 22/III-43 г. недостача против документов
—"— Стальная заготовка	—"	196,8	196,8	—	—	
—"— Сталь прутковая	—"	47,4	47,4	—	—	
5322. Конструкционная сталь	—"	105,3	105,3	—	—	
5331. Круглая сортовая сталь	тн	21,6	21,6	—	—	
54. Стальной лист						
5433. Стальные плиты	тн	0,3	0,3	—	—	
Стальная лента						
5460. Стальная лента холоднокатанная	тн	25,4	25,4	—	—	
5610—20. Стальная проволока						
5614. Пружинная проволока	тн	114,3	114,3	—	—	
5617. Телеграфная проволока	тн	142,7	142,7	—	—	

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактические	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
5830-40. Стальные трубы						
59. Кабель, провод и шнуры						
5910. Медный кабель	тн	33,8	33,8	—	—	
65. Нефтепродукты						
6540. Жидкость д/тормозов	тн	0,9	0,9	—	—	Акт таможи № 171 от 22/III-43 г. недостача 26,4 кг
—“— Спирт	тн					Акт таможи № 172 от 22/III-43 г. 4 барабана повреждены и дали течь
—“— Денатурированный спирт	—“—	0,8	0,8	—	—	
67–72. Химические товары						
7210. Серная кислота	тн	6,3	6,3	—	—	
76. Хлебопродукты и зернофураж						
7620. Мука	тн	1022,6	1010,6	12,0	—	Акт таможи № 166 от 22/III-43 г. 640 мешков (28,5 тн) залиты нефтепродуктами, 2696 мешк. (120 тн) подмочены водой, в т. ч. 270 мешков (12,0 тн) не годны к еде, 40–50% мешков порвано
79. Бобовые					—	
7910. Сушеная фасоль	тн	296,9	269,3	27,6	—	Акт таможи № 168 от 22/III-43 г. 115 мешков порваны, потери около 15%*
—“— Сушеный горох	тн	36,5	34,9	1,6	—	Акт таможи № 176 от 22/III-43 г. 419 мешков порваны, потери около 15%*
81. Жиры животные						
8120. Лярд	тн	1018,1	1010,6	7,5	—	Акт таможи № 174 от 22/III-43 г., 20% мест повреждены, потеря около 5%*
82. Молочные продукты						

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
8220. Молочный порошок	тн	72,5	69,3	3,2	—	Акт таможи № 175 от 22/III-43 г., тара повреждена, потеря около 5%*
83—84. Разные пищевые продукты						
Яичный порошок	тн	103,2	100,6	2,6	—	Акт таможи № 167 от 22/III-43 г., тара около 5—10% потеряно вследствие рваных мешков'
Для Международной книги						
Печатный материал	тн	0,6	0,6	—	—	
Для ТАСС-Москва						
Печатный материал	тн	0,3	0,3	—	—	
Для Отд. торговых договоров НКВТ						
Печатный материал	тн	0,1	0,1	—	—	
Груз для Американского посольства в Архангельске						
Продовольствие	тн	31,3	30,4	0,9	—	Акт таможи № 173 от 22/III-43 г.

* Кроме того, с перечисленных выше актов не поступило против документов 27,6 т[он] и фасоли, 1,6 т[он] гороха, 3,2 т[он] молочного порошка и 2,6 т[он] яичного порошка. — *Примеч. документа.*

По пароходу «Израэль Путнам», на котором были также доставлены знаменитые грузовики «Студебеккер», большие количества промышленного оборудования и продовольствия, были представлены следующие отчетные данные⁹³:

12. Автомобили разведывательные						
1210. Машины разведывательные «Виллис» ¼ тн	шт.	10	10	7,5	—	
1220. Зап. части для развед. автомашин «Виллис» ¼ тн	тн	13,2	13,2	—	—	
13—14. Автомобили грузовые и легковые						

1340. Грузовики «Студебеккер» 2 ½ тн	шт.	228	228	—	—	
1380. Зап. части для 2 ½ тн грузовиков «Студебеккер»	тн	33,1	32,9	0,2	—	Акт таможи № 162 от 22/III-43 г., не прибыло 2 места (средний вес — 0,2 тн) из 292 мест
35. Горно-заводское оборудование						
Землечерпалки	шт.	4	4	—	—	
Морской ковш	шт.	1	1	—	—	
36. Подъемно-транспортное оборудование						
Портальные краны	шт.	2	2	—	—	
51. Изделия и сплавы из цветных металлов				—	—	
Заготовки латунные в дисках	тн	227,8	227,8	—	—	
53. Стальной прокат						
5320. Сталь калиброван. автомат.	тн	220,4	219,0	1,4	—	Акт таможи № 161 от 22/III-43 г.
5322. Сталь конструктор. горячекатанная	тн	81,1	81,8	—	—	
Инструментальная сталь						
5331. Сталь сортовая	тн	26,7	26,7	—	—	
5350. Нержавеющая сталь	тн	42,1	42,1	—	—	
59. Кабель, провод и шнуры						
5940. Кабель медный изолированный	тн	14,0	14,0	—	—	
Кабель бронированный, освинцованный, витой	тн	27,5	27,0	—	—	
75. Оборудование и материалы для железных дорог						
7550. Оси для жел. дор. вагонов	тн	165,0	165,0	—	—	Количество штук в документах не показано
79. Бобовые						
7910. Сухая фасоль	тн	707,2	707,2			Акт таможи № 158 от 22/III-43 г. При разгрузке были повреждены 432 м. Часть содержимого утеряна (все не устан.)
80. Мясопродукты						
8010. Мясные консервы	тн	851,1	851,2	—	—	
8020. Свинина соленая	—"	69,1	62,5	6,6	—	Акт таможи № 157 от 22/III-43 г.

81. Жиры животные						
8110. Шпиг	тн	62,7	62,7	—	—	
8120. Лярд	—"	540,5	540,0	0,5	—	Акт таможи № 163 от 22/III-43 г., не поступило против документов 6 м (174 кг). Кроме того, вследствие плохой тары и укладки грузов между тяжеловесами 208 м повреждены и рассыпано в трюме около 5,7 тн из коих 341 кгр негодны к употреблению
82. Молочные продукты						
8220. Молочный порошок	тн	48,5	48,5	—	—	
Масло сливочное	—"	108,0	107,0	1,0	—	Акт таможи № 160 от 22/III-43 г., не доставлено 27 м (0,8 тн) против документов, кроме того, 22 ящ. раздавлены тяжеловесами, непригодно к употреблению 1456 кгр масла
83—84. Разные пищевые продукты						
8390. Яичный порошок	тн	361,1	357,1	4,0	—	Акт таможи № 159 от 22/III-43 г., выгружено на 30 мест (2,7 тн) менее против документов и утеряно вследствие порчи и слабой тары 1,3 тн
88—89. Прядильные материалы, ткани и готовые изделия						
8980. Шерстяные одеяла	шт.	4,150	4,150	—	—	Адресовано ВОКСу
9050. Мешки-палатки госпитальные						
Для Американской миссии						
Личный багаж	тн	0.024	0.024	—	—	
Разные продукты	—"	18,3	18,1	0,2	—	Акт таможи № 142 от 22/III-43 г.

«Примечание: При подписании таможенных актов помощник Американского морского атташе г-н Харшоу сделал на каждом акте-извещении таможи следующую оговорку: “Принимая во внимание, что судовая администрация не имела своих учетчиков для проверки грузов по выходе их с парохода и необходимость принять заявление советских представителей порта, считать настоящий акт принятым” (Попов А. Н.)»⁹⁴.

В качестве образца оформления грузов, прибывших на наливных судах, можно привести отчет о грузах объединений, прибывших 2/III-43 г. из Англии

в порт Архангельск (Молотовск) на танкере «Маратон»⁹⁵, из состава каравана № 53 (вес в метротоннах-брутто):

Шифр и наименование груза	Ед. изм.	Кол-во грузов по документам	Фактически	Результат приемки. Недостача	Излишки	Примечание
65. Нефтепродукты авиабензин 100-октановый	м/тн	9,104,0	9,044,2	59,8	—	Танкер плавает под норвежским флагом. Порт погрузки — Милфорд Хэвен. См. Генеральный акт от 18/III-43 г. Недостача — 59,8 тн. В баках обнаружено 85 тн воды.

Из США прибыл танкер «Бикон Хилл», аналогичный отчет по которому приводится в следующей таблице⁹⁶:

65. Нефтепродукты						
6511. Авиабензин 100-октановый	тн	54,7	54,7	5,0	—	Танкер плавает под Панамским флагом. Порт погрузки — Филадельфия. См. Генеральный Акт от 20/III-43 г. Недостача 190,2 тн, в том числе 15 тн воды.
Алкилбензин	—"	7064,8	6937,1	127,7	—	
Гидрополимеры	—"	1450,2	1392,7	57,5	—	

Таким образом, на пароходах прибыло большое количество крупногабаритных грузов — автомобилей, разного вида промышленного оборудования, и, как обычная составная часть загрузки практически любого судна, следовавшего в ленд-лизированное конвое, — продовольствие. В качестве дополнения включались специальные грузы для представительств союзников в СССР, в том числе печатные материалы и продовольствие.

Примером комплексной организации доставок грузов может служить работа танкового отдела Инженерного управления НКВТ с 1 июля 1941 по 31 декабря 1944 г. По вопросу об обеспечении доставки товаров внутри страны докладывалось: «Работа отдела по скорейшему обеспечению доставки товаров по назначению внутри страны выражалась в командировке постоянных представителей отдела во все порты и пункты прибытия грузов, а также организации в портах штата военных представителей отдела во все порты и пункты прибытия грузов, а также организации в портах штата военных представителей Главных управлений НКО, что давало возможность ускорить отправку грузов потребителям».

В результате хорошей организации работы, как подчеркивалось в отчете танкового отдела, «в практике до середины 1944 года не имелось случаев задержки или складирований грузов отдела в советских портах. Грузы отдела отправлялись из портов по назначению в течение 5–15 дней со дня их выгрузки из пароходов».

Только начиная с середины 1944 г. «отгрузка из портов Дальнего Востока, особенно ремонтных мастерских, стала задерживаться, ввиду недостатка железнодорожного порожняка, и в настоящий момент на станции Переплетная скопилось 400 мастерских, которые находятся там в течение нескольких месяцев. Принимается решение перебросить их во избежание порчи на базы НКО, расположенные в пределах Приморской и Дальневосточной железных дорог»⁹⁷.

Особая ситуация сложилась с иранским маршрутом, где скопились большие количества грузов. Согласно объяснению работников отдела, «остатки грузов в Иране имели место в виду того, что не имелось достаточного тоннажа для перевозки грузов по Каспию. Грузы отдела являются грузами-тяжеловедами, требующими соответствующего тоннажа, а наличный тоннаж на Каспии в большинстве своем не может перевозить тяжеловесы, какими являются грузы отдела.

Перегонка же машин своим ходом нецелесообразна, т. к. гусеничные тяжелые машины будут иметь большие износы и потребуют ремонта. Несмотря на такой риск, во второй половине 1944 г. было принято решение перегонять все машины, в том числе и полугусеничные, кроме танков своим ходом. Таким путем было перегнано более 1000 машин, что дало возможность разгрузить скопление боевой техники в Иране и доставить ее для использования в войска Красной Армии.

В настоящий момент, т. е. на 1.1.1945 г., остаток бронетанковых грузов в Иране составляет относительно небольшое количество, выражающееся в 3 тыс. тонн, из которых требуют тоннажа только 180 тонн, а остальные 2820 тонн являются машинами и перегоняются своим ходом обычным принятым в середине 1944 г. порядком»⁹⁸.

В 1944 г. в связи с освобождением побережья Черного моря от немецких войск возникла возможность частичного переключения транспортных потоков из Ирана на черноморские порты. Суть проблемы и планы сторон обсуждались, к примеру, на встрече А. И. Микояна с В. А. Гарриманом в октябре 1944 г. В ходе беседы наркома внешней торговли с послом США в СССР от 17 октября, в которой участвовали также с советской стороны тов. Смолениченко, с американской стороны — генерал Сполдинг и г-н Пейдж, в числе других обсуждался вопрос о Черноморских портах. Гарриман заявил, что он хотел бы побеседовать в товарищем Микояном «о поставке оборудования для восстановления Черноморских портов. Как стало известно г. Гарриману, тов. Крутиков обещал представить список такого оборудования в ближайшие дни». Микоян ответил, что он «еще не представляет себе, сколько грузов придется принимать Черноморским портам. Если судить по количеству судов, выделенному на ноябрь месяц для Персидского залива (6 судов), которые имеется

в виду переключить на Черное море, то разгрузка этих судов не представит большой проблемы»⁹⁹.

Гарриман при этом заметил, что «эта проблема станет большой, как только начнется следование больших количеств судов в Черное море, что следует ожидать приблизительно в декабре месяце».

Генерал Сполдинг в свою очередь заявил, что, «по имеющейся у него информации, движение судов в Черном море следует ожидать уже к 1 ноября».

А. И. Микоян проинформировал участников беседы о том, что «восстановление черноморских портов идет энергичным темпом, и в разгрузке судов в этих портах больших затруднений не будет, исключая небольшие переходящие затруднения, обычные для начала работы портов». Гарриман выразил точку зрения американской стороны, заявив, что последняя «заинтересована в открытии движения в Черном море еще и потому, что важно по возможности быстрее сократить работу в Иране с целью более экономного использования судов, а также с целью переброски занятого там военного персонала для других целей».

Микоян сделал общее заключение, что «интересы в этом вопросе у Американской и Советской стороны общие, ибо нам также не дешево обходится перевозка грузов через Иран»¹⁰⁰.

Для улучшения дела доставки грузов потребителям в СССР через Объединения НКВТ большое значение имело создание четкой системы учета и отчетности. Эта проблема была освещена в докладной записке по состоянию на 1 января 1944 г., направленной начальником Учетно-экономического отдела НКВТ Колпаковым на имя наркома А. И. Микояна. «Касательно бухгалтерского учета поставок по ленд-лизу и расчетов с комитентами в Объединениях НКВТ» было доложено: «1. Обработка документов по товарам ленд-лиза, завезенным в 1942 и 1943 гг., в Объединениях закончена и поставки отражены в годовых отчетах.

Всего за 1943 год обработано 83 600 коносаментов, причем поставки за I-е полугодие 1943 г. проведены по бухгалтерским авизо Закупочной комиссии, а за II-е полугодие по грузовым документам, прибывшим вместе с товарами.

В Закупочной комиссии в настоящее время составлены контокорренты Объединениям за октябрь 1943 г. Документы за октябрь и часть документов за ноябрь были высланы в Москву во II-й половине февраля, а документы за декабрь находятся в обработке и будут посланы в Москву в марте.

Одновременно с обработкой документов за последние месяцы 1943 г., Закупочная комиссия приступила к проверке и бухгалтерской проводке январских документов с тем, чтобы с самого начала 1944 г. не допускать отсталости. Закупочной комиссии даны указания о переходе в 1944 г. на порядок авизования Объединений по-пароходно, что обеспечивает возможность более своевременной высылки документов.

Состояние учета в Закупочной комиссии и в Объединениях позволяет в настоящее время иметь ажур в бухгалтерском учете поставок, но серьезным

затруднением в этом деле являются постоянные задержки с отправкой из США уже готовых документов.

Нами обращено внимание руководства Закупочной комиссии на необходимость немедленной отправки готовых документов...

1. Начиная с IV-го квартала 1943 г. в Объединениях заведен бухгалтерский учет товаров, и в бухгалтерских балансах выведены остатки на 1-е января 1944 г.

Бухгалтерский учет товаров повысит ответственность Объединений за взятые ими на баланс ценности. При правильном ведении этого учета он будет способствовать внесению большей четкости в наши взаимоотношения с портами и упорядочению учета отгрузок и расчетов с комитентами.

Однако для правильного ведения товарного учета необходимо обеспечить хорошее качество и своевременность поступления документации из портов и входных пунктов — генеральных актов, отчетов о выгрузке товаров с пароходов, извещений об отгрузках товаров из портов и актов сдачи товаров на месте и по-вагонных спецификаций»¹⁰¹.

Вместе с тем в документе отмечались недостатки учета и оформления документов на грузы, прибывавшие по ленд-лизу. В числе этих недостатков было то, что «документы, получаемые из портов, имеют много дефектов, и необходимо постоянное наблюдение и повседневный контроль со стороны уполномоченных НКВТ для того, чтобы добиться упорядочения документации». Во-вторых, отмечалось неблагоприятное положение с учетом товаров, следовавших транзитом через Иран.

Соответствующие подразделения НКВТ приняли ряд мер по исправлению этих недостатков. Так, согласно докладной записке в адрес Микояна, «в настоящее время бригада бухгалтеров во главе с начальником центральной бухгалтерии тов. Александровым, на месте, в Иране, принимает необходимые меры по упорядочению учета и отчетности». Кроме того, «на 1 января 1944 г. проведена генеральная инвентаризация товаров в портах, входных пунктах и на территории Ирана».

В целом в документе констатировался ряд позитивных изменений в положении с учетом и отчетностью: «Переход с 1 сентября 1943 г. на расчеты с комитентами против отгрузки товаров из портов СССР улучшил расчетные взаимоотношения Объединений с комитентами и в значительной мере содействовал ускорению документооборота по отгружаемым товарам.

Обязательное приложение к счетам, предъявляемым комитентам, извещений порта об отгрузке товаров заставило Объединения и уполномоченных НКВТ принять необходимые меры к своевременному получению от порта извещений об отгрузке и сдаче на месте. Как правило, извещения об отгрузке выписываются портом через 2–3 дня после отгрузки. По товарам, сдаваемым на месте, еще имеют место задержки в оформлении документов»¹⁰².

Динамика завоза и потерь ленд-лизовских товаров по Объединениям НКВТ с 1 декабря 1941 по 1 июня 1944 г. представлена в ряде нижеследующих таблиц.

Динамика завоза из США по ленд-лизу с 1.X-1941 по 1.VI-1944 г.
(в тыс. метротонн-брутто)*

Наименование объединений	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г. I.V.	Всего
ВСЕГО	8,9	1258,2	4105,6	2402,6	67 775,3
Инженерное управление	3,3	144,4	348,1	185,1	680,9
Машиноимпорт	—	11,2	286,4	116,4	414,0
Станкоимпорт	—	11,9	54,8	50,3	117,0
Технопромимпорт	—	9,5	44,1	28,2	81,8
Промсырьеимпорт	0,7	326,9	780,9	417,0	1525,0
Разноимпорт	—	113,2	358,1	204,1	676,0
Разноэкспорт	—	12,4	35,3	23,1	70,8
Техноэкспорт	4,9	116,1	499,5	305,7	925,2
Союзнефтеэкспорт	—	85,4	410,4	208,4	704,2
Экспортхлеб	—	425,5	1275,0	854,2	2554,7
Экспортлен	—	1,7	9,9	10,5	22,1
Востокинторг	—	—	3,1	—	3,1

Динамика завоза из США по ленд-лизу с 1.X-1941 по 1.VI-1944 г.
(в тыс. амер. долларов)

Наименование объединений	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г. (I.V.)	Всего
ВСЕГО	20 788,7	832 694,4	2 553 585,4	1 431 850,7	4 838 919,2
Инженерное управление	18 569,1	467 091,4	1 068 658,4	548 990,4	2 103 309,3
Машиноимпорт	—	8814,6	135 190,6	57 000,1	201 005,3
Станкоимпорт	—	24 366,7	102 452,8	70 810,4	197 629,9
Технопромимпорт	—	7590,5	35 226,8	22 039,2	64 856,5
Промсырьеимпорт	59,0	77 080,0	182 597,0	108 844,0	368 580,0
Разноимпорт	—	41 153,8	139 057,2	77 879,3	258 090,3
Разноэкспорт	—	20 533,9	91 372,1	58 680,4	25 8090,3
Техноэкспорт	2160,6	57 543,9	257 686,8	160 891,7	478 283,0
Союзнефтеэкспорт	—	6950,9	27 055,5	15 082,8	49 089,2
Экспортхлеб	—	120 011,1	500 501,5	302 400,5	922 913,1
Экспортлен	—	1557,6	11 154,7	9231,9	21 944,2
Востокинторг	—	—	2632,0	—	2632,0

* Источник: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 8882. Л. 1–12.

**Динамика потерь товаров
в пути из США по ленд-лизу с 1.X-1941 по 1.VI-1944 г.
(в тыс. метротонн-брутто)**

Наименование объединений	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г. (1.V.)	Всего
ВСЕГО	—	288,5	99,2	43,6	431,3
Инженерное управление	—	33,9	25,3	4,0	63,2
Машиноимпорт	—	0,8	1,8	2,4	5,0
Станкоимпорт	—	1,5	0,5	1,0	3,0
Технопромимпорт	—	1,2	0,5	0,5	2,2
Промсырьеимпорт	—	140,4	16,9	11,6	168,9
Разноимпорт	—	24,8	4,6	2,7	32,1
Разноэкспорт	—	4,6	1,7	0,5	6,8
Техноэкспорт	—	36,8	10,4	4,1	51,3
Союзнефтеэкспорт	—	2,5	12,0	0,3	14,8
Экспортхлеб	—	42,0	25,2	16,0	83,2
Экспортлен	—	0,03	0,3	0,47	0,8
Востокинторг	—	—	—	—	—

**Динамика потерь товаров
в пути из США по ленд-лизу с 1.X-1941 по 1.VI-1944 г.
(в тыс. амер. долларов)**

Наименование объединений	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г. (1.V.)	Всего
ВСЕГО	—	191 361,5	77 157,2	32 153,8	300 672,5
Инженерное управление	—	109 663,0	51 116,9	16 128,8	176 908,7
Машиноимпорт	—	637,9	1473,7	1927,9	4039,5
Станкоимпорт	—	2859,2	531,3	1227,0	4617,5
Технопромимпорт	—	1158,6	483,5	430,5	2072,6
Промсырьеимпорт	—	22 514,0	1106,0	2232,0	25 852,0
Разноимпорт	—	8976,6	1419,1	964,1	11 359,8
Разноэкспорт	—	6571,4	2998,6	1349,3	10 919,3
Техноэкспорт	—	16 987,2	6252,2	2206,0	25 445,4
Союзнефтеэкспорт	—	527,2	1041,9	27,5	1596,6
Экспортхлеб	—	21 440,0	10 180,0	5223,8	36 843,8
Экспортлен	—	26,4	554,0	436,9	1017,3
Востокинторг	—	—	—	—	—

Динамика завоза по Британской империи с 22.VI-1941 по 31.V-1944 г.
(колич. в тыс. метротонн-брутто, стоим. в тыс. ф. ст.)

	1941 Колич.	1941 Сумма	1942 Колич.	1942 Сумма
Разноимпорт	65,6	6051,4	142,1	12 099,0
Союзнефтеэкспорт	2,0	321,2	1,1	33,4
Промсырьеимпорт	0,3	27,6	5,3	292,5
Станкоимпорт	0,7	633,0	3,3	1691,7
Востокинторг	—	—	—	—
Машиноимпорт	—	—	4,6	839,6
Экспортхлеб	26,8	460,8	58,1	945,3
Техноэкспорт	2,0	427,7	10,6	2081,8
Технопромимпорт	—	260,6	0,6	559,6
Экспортлен	10,3	221,7	21,2	712,7
Разноэкспорт	15,7	5169,6	25,2	3695,4
Инженерное управление	34,0	17 692,1	99,4	88 167,7
Международная книга	—	0,1	—	9,5
Союзпромэкспорт	—	67,6	—	—
Итого	157,4	31 333,4	371,5	111 128,2
Кроме того, подарки	0,6	193,0	3,5	1209,0
ВСЕГО:	158,0	31 526,4	375,0	112 337,2

Продолжение таблицы

	1943 Колич.	1943 Сумма	1944 Колич.	1944 Сумма
Разноимпорт	108,9	10 960,5	39,2	4397,6
Союзнефтеэкспорт	8,2	175,0	0,03	2,0
Промсырьеимпорт	7,0	556,1	2,7	151,9
Станкоимпорт	15,1	3403,8	6,3	1436,1
Востокинторг	4,3	389,0	14,8	1171,0
Машиноимпорт	38,2	6465,5	23,1	4596,9
Экспортхлеб	7,6	190,7	7,2	286,0
Техноэкспорт	4,2	949,5	0,8	255,7
Технопромимпорт	4,4	1037,2	3,5	859,2
Экспортлен	45,0	3101,7	20,2	1156,5
Разноэкспорт	16,6	2995,3	4,3	845,6
Инженерное управление	99,0	108 702,0	32,3	37 086,9
Международная книга	—	17,4	—	9,8
Союзпромэкспорт	—	—	—	—
Итого	358,5	138 943,7	154,4	52 255,2
Кроме того, подарки	5,5	2398,0	4,7	2380,0
ВСЕГО:	364,0	141 341,7	159,1	54 635,2

Динамика потерь по Британской империи с 22.VI-1941 по 31.V-1944 г.
(колич. в тыс. метротонн-брутто, стоим. в тыс. ф. ст.)

	1941 Колич.	1941 Сумма	1942 Колич.	1942 Сумма
Разноимпорт	—	—	17,8	1668,8
Союзнефтеэкспорт	—	—	—	—
Промсырьеимпорт	—	—	1,7	67,3
Станкоимпорт	—	—	1,5	445,6
Востокинторг	—	—	—	—
Машиноимпорт	—	—	1,8	354,4
Экспортхлеб	0,7	14,2	3,2	65,2
Техноэкспорт	—	—	1,7	349,0
Технопромимпорт	—	—	0,043	8,4
Экспортлен	—	—	3,0	113,0
Разноэкспорт	—	—	0,4	102,3
Инженерное управление	—	—	16,7	13 656,0
Международная книга	—	—	—	—
Союзпромэкспорт	—	—	—	—
Итого	0,7	14,2	47,83	16 828,0
Кроме того, подарки	—	—	0,2	203,0
ВСЕГО:	0,7	14,2	48,0	17 031,0

Продолжение таблицы

	1943 Колич.	1943 Сумма	1944 Колич.	1944 Сумма
Разноимпорт	1,0	139,2	—	—
Союзнефтеэкспорт	—	—	—	—
Промсырьеимпорт	0,8	33,0	0,05	1,9
Станкоимпорт	—	—	0,5	134,7
Востокинторг	—	—	—	—
Машиноимпорт	—	—	0,4	73,4
Экспортхлеб	—	0,3	—	—
Техноэкспорт	—	—	0,1	16,8
Технопромимпорт	—	—	0,04	11,1
Экспортлен	0,2	11,5	0,03	2,1
Разноэкспорт	—	—	0,02	10,7
Инженерное управление	7,3	6852,5	6,5	7052,4
Международная книга	—	—	—	—
Союзпромэкспорт	—	—	—	—
Итого	9,3	7036,5	7,64	7303,1
Кроме того, подарки	09,2	57,0	—	—
ВСЕГО:	9,5	7093,5	7,6	7303,1

Динамика завоза из Канады с 22.VI-1941 по 31.V-1944 г.
(колич. в тыс. метротонн-брутто, стоим. в тыс. канад. долл.)

	1941 Колич.	1941 Сумма	1942 Колич.	1942 Сумма
Всего	4991	2958,7	122 180	62 355,8
Инженерное управление	300	1045,8	15 100	44 709,3
Машиноимпорт	—	—	—	—
Станкоимпорт	600	1764,7	600	1185,3
Технопромимпорт	—	—	—	—
Промсырьеимпорт	—	—	—	—
Разноимпорт	—	—	44 633	13 387,5
Разноэкспорт	—	—	198	159,0
Техноэкспорт	—	—	—	—
Экспортхлеб	4091	148,2	61 649	2914,7
Кроме того, подарки: мягкое имущество и медикаменты	51	50,8	126	140,1

Продолжение таблицы

	1943 Колич.	1943 Сумма	1944 Колич.	1944 Сумма
Всего	113 218,4	66 746,4	170 212,6	33 900,1
Инженерное управление	16 100	46 172,1	12 900	16 681,0
Машиноимпорт	—	—	—	—
Станкоимпорт	—	—	100	255,3
Технопромимпорт	—	—	4	1,6
Промсырьеимпорт	4550	203,0	11 533	651,0
Разноимпорт	24 532,4	7311,7	7590,6	2969,5
Разноэкспорт	—	—	—	—
Техноэкспорт	10 300	9482,5	3700	4101,1
Экспортхлеб	57 736	3577,1	134 385	9240,6
Кроме того, подарки: мягкое имущество и ме- дикаменты	3274	3336,9	1756	1428,3

Динамика потерь из Канады с 22.VI-1941 по 31.V-1944 г.
(колич. в тыс. метротонн-брутто, стоим. в тыс. канад. долл.)

	1941 Колич.	1941 Сумма	1942 Колич.	1942 Сумма
Всего	792	31,2	31 165,2	17 889,1
Инженерное управление	—	—	5400	14 886,0
Машиноимпорт	—	—	—	—
Станкоимпорт	—	—	—	—

Технопромимпорт	—	—	—	—
Промсырьеимпорт	—	—	—	—
Разноимпорт	—	—	7349,2	2083,5
Разноэкспорт	—	—	—	—
Техноэкспорт	—	—	—	—
Экспортхлеб	792	31,2	18 416	919,6
Кроме того, подарки: мягкое имущество и ме- дикаменты	—	—	15	13,6

Продолжение таблицы

	1943 Колич.	1943 Сумма	1944 Колич.	1944 Сумма
Всего	2516	1650,6	989	194,7
Инженерное управление	400	724,5	100	144,0
Машиноимпорт	—	—	—	—
Станкоимпорт	100	100,1	—	—
Технопромимпорт	—	—	—	—
Промсырьеимпорт	—	—	—	—
Разноимпорт	—	—	—	—
Разноэкспорт	—	—	—	—
Техноэкспорт	1000	768,1	—	—
Экспортхлеб	1016	57,9	889	50,7
Кроме того, подарки: мягкое имущество и ме- дикаменты	—	—	—	—

Таким образом, из США в СССР за данный период всего было завезено товаров 67 775,3 тыс. метротонн-брутто, и стоимостью 4 838 919,2 тыс. амер. долл. Что касается общей динамики, то в 1943 г. завоз возрос более чем в 3 раза (по весу с 1258,2 тыс. метротонн до 4105,6 тыс. метротонн, по стоимости — с 832 6946,4 до 2 553 585,4 тыс. амер. долл.). За 5 месяцев 1944 г. было завезено товаров больше, чем за аналогичный период 1943 г., т. е. имела место тенденция к возрастанию объема завоза.

Наибольший завоз по весу относился к Объединению «Экспортхлеб» (т. е. речь шла опять-таки о продовольственных поставках) — 2554,7 тыс. метротонн-брутто, на втором месте был «Промсырьеимпорт» — 1525,0 тыс. т, на третьем — «Техноэкспорт» 925,2 тыс. т, на четвертом — «Союзнефтеэкспорт» — 704,2 тыс. т, и только на пятом — Инженерное управление, по которому поступали основные виды вооружения — 680,9 тыс. т.

Однако по стоимости поставок Инженерное управление лидировало — видимо, в силу того, что вооружение и военная техника являлись наиболее дорогостоящими предметами. Завоз из США по Инженерному управлению составил 2 103 309,3 тыс. амер. долл., на втором месте шел тот же «Экспорт-

хлеб» — 922 913,1 тыс. долл., на третьем «Техноэкспорт» — 478 283,0 тыс. долл., на четвертом «Промсырьеэкспорт» — 368 580,0 тыс. долл., на пятом «Разноимпорт» — 258 090,3 тыс. долл.

Что касается потерь в пути, то наибольшего размаха они достигли, конечно, в критическом 1942 г., в связи с наибольшими потерями в конвойных операциях — 288,5 тыс. т, по стоимости — 191 361,5 тыс. амер. долл., в 1943 г. потери снизились более чем в два раза — по весу 99,2 тыс. т, по стоимости — 77 157,2 тыс. амер. долл. В первые пять месяцев 1944 г. потери были меньше, чем в аналогичный период 1943 г.

Наиболее крупные потери за период с 1.X-1941 по 1.VI-1944 г. по весу пришлось на «Промсырьеимпорт» — 168,9 тыс. т, затем следовал «Экспортхлеб» — 83,2 тыс. т, и Инженерное управление — 63,2 тыс. т. По стоимости на первом месте среди потерь оказалось, видимо в силу большей стоимости поставок, Инженерное управление — 176 908,7 тыс. долл., на втором — «Экспортхлеб» — 36 843,8 тыс. долл., на третьем — «Промсырьеимпорт» — 25 852,0 тыс. долл.

Из Великобритании, напротив, в 1942 г. было завезено в СССР больше товаров по количеству, чем в 1943 г. В 1941 г. завоз составил 158,0 тыс. метротонн-брутто, на сумму 31 526,4 тыс. ф. ст.; в 1942 г. — 375,0 тыс. метротонн на сумму 112 337,2 тыс. ф. ст. В 1943 г. завезено по весу меньше, чем в 1942 г. — 365,0 тыс. метротонн, но больше по стоимости — 141 341,7 тыс. ф. ст. За пять месяцев 1944 г. было завезено 159,1 тыс. метротонн, по стоимости 54 635,2 тыс. ф. ст.

Наиболее крупные поставки из Великобритании пришлось на Объединение «Разноимпорт», на втором месте следовало Инженерное управление (однако в первые пять месяцев 1944 г. Инженерное управление обогнало «Разноимпорт» по сумме стоимости поставленного).

Потери при поставках из Великобритании с 1941 по 1943 г. имели тенденцию к снижению: в 1942 г. наблюдался их пик — 48,0 тыс. метротонн-брутто, по стоимости 17 031,0 тыс. ф. ст.; в 1943 г. потери сократились более чем в 4,5 раза: 9,5 тыс. метротонн, 7093,5 тыс. ф. ст. Однако за пять месяцев 1944 г. потери оказались очень высокими, по стоимости они даже превзошли потери за весь 1943 год!

Из Канады за период с 22.VI-1941 по 31.V-1944 г. было завезено в 1941 г. 4991 метротонн-брутто, по стоимости 2958,7 тыс. канад. долл.; в 1942 г. — 122 180 тыс. метротонн, по стоимости 62 355,8 тыс. канад. долл.; в 1943 г. завоз был немного меньше по сравнению с 1942 г. по весу, но немного больше по стоимости (113 218,4 тыс. метротонн и 66 746,4 тыс. канад. долл.). За 5 месяцев 1944 г. было завезено больше по весу, чем в 1942 и 1943 гг. в отдельности (170 212,6 тыс. метротонн), но меньше по стоимости (33 900,1 тыс. канад. долл.).

Основные потери пришлось на 1942 г. — вес 31 165 тыс. метротонн-брутто, стоимость 17 889,1 тыс. канад. долл.; в 1943 г. потери сократились до 2516 тыс. т и по стоимости 1650,6 тыс. канад. долл. Основные поставки из Канады пришлось на Инженерное управление, затем следовали «Разно-

импорт» и «Экспортхлеб». Наибольшие потери пришлись на Инженерное управление.

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

Потери судов в результате действия противника и по другим причинам за этот период составляли 2,6%, или было потеряно 76 судов с грузом 455 тыс. тонн. Потери за 1945 год составляют 0,7% (4 парохода с грузом 26 тыс. тонн)»¹⁰³.

Глава IV

НОМЕНКЛАТУРА, ОБЪЕМЫ, ОСНОВНЫЕ ГРУППЫ И ДИНАМИКА ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ В СССР

1. Номенклатура, объемы, динамика поставок: общие данные

По отчетным данным Правительственной закупочной комиссии СССР в США, «всего за весь период отгрузок по ленд-лизу было отправлено в Союз 2743 парохода с грузом 17 349 тыс. тонн.

Потери судов в результате действия противника и по другим причинам за этот период составляли 2,6%, или было потеряно 76 судов с грузом 455 тыс. тонн.

Все отгрузки по ленд-лизу официально прекратились с 2 сентября, фактически они продолжались до 20 сентября 1945 г. После официального прекращения отгрузок было отправлено в Союз дополнительно 29,2 тыс. англотонн грузов по ленд-лизу на сумму 14,8 млн долларов»¹.

К началу 2000-х гг. российскими исследователями были выявлены следующие цифры, характеризующие существенный вклад ленд-лиза в снабжение Красной армии по отдельным видам техники (см. таблицу на с. 197).

Поставки техники по ленд-лизу и сравнение с общим количеством техники, поступившей в советские воинские части в 1941–1945 гг.²

Вид техники	Поступило по ленд-лизу, ед.	Всего поступило в армию, ед.	%
Танки и САУ	11,9 тыс.	109,1 тыс.	11
БТР	Свыше 5 тыс.	Свыше 5 тыс.	100
Самолеты	18,3 тыс.	115,6 тыс.	16
Корабли и суда	520	2588	20
Автомобили	410 тыс.	744,4 тыс.	55

Согласно уточненным данным, приведенным Н. И. Рыжковым в соответствии с материалами рассекреченных документов Правительственной закупочной комиссии, стоимость поставок из США в СССР равнялась 11,3 млрд долл. (85,7% от всех поставок), из Великобритании — 1,7 млрд долл. (12,8%). Кроме того, из Канады было поставлено товаров на 200 млн долл. (1,5%). Таким образом, общая сумма всех поставок по ленд-лизу СССР составила 13,2 млрд долл.

Определим теперь соотношение объемов поставок по основным группам, с учетом официальных американских данных и документов ПЗК.

Согласно американским данным, приведенным из опубликованного в США официального отчета о военной помощи историком Р. Х. Джонсом, по объему — тоннажу, выраженному в так называемых длинных тоннах, поставки грузов морским путем распределялись следующим образом³: продукты питания — 4 464 977 дл. т, металлы — 3 575 084 дл. т, автомашины — 2 290 830 дл. тн, нефтепродукты — 2 112 449 дл. тн, химические и другие взрывчатые вещества — 1 207 764 дл. тн, другие поставки — 1 221 307 дл. тн, железнодорожные транспортные средства — 468 532 дл. тн, канадские и британские поставки — 968 648 дл. тн, другие источники — 2294 дл. тн. Всего было поставлено 17 500 933 дл. т грузов.

Следует отметить, что в эти подсчеты не входили самолеты и морские суда, которые доставлялись своим ходом. Эти поставки были очень значительными.

По данным Правительственной закупочной комиссии СССР в США по размещению заказов через Ленд-лиз по основным группам товаров за период с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г., всего было отгружено из США товаров на сумму 9 423 878 тыс. долл. Первое место по стоимости поставок занимало продовольствие — 1 727 574 тыс. долл., второе — самолеты и авиационное оборудование — 1 555 728 тыс. долл., третье — автомашины, мотоциклы и дорожные машины — 1 082 873 тыс., четвертое — промышленное оборудование — 1 064 260 тыс. долл.⁴ В счет британских поставок всего было отгружено из США в СССР товаров на сумму 487 402 201 амер. долл.

Таким образом, и по американским, и по советским данным, лидировали и по объему, и по стоимости поставок продукты питания. Не случайно знаменитая американская тушенка получила в народе название «второй фронт».

Однако динамика поставок изменялась по группам в течение войны. На начальном ее этапе советская сторона уделяла главное внимание поставкам

вооружений, однако уже в 1942 г. кризис в советской промышленности — «металлический голод» — вызвал рост заявок на металлы, и затем, и на промышленное оборудование. С 1943 по 1945 г. постоянной тенденцией был рост доли поставок продовольствия, а также транспортных средств, железнодорожного оборудования.

**Распределение поставок
по ленд-лизу в Советский Союз по годам войны**

Поставки	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Всего в млн долл.	20	1376	2436	4074	2764
В процентах					
Самолеты	—	22,5	17,3	16,2	12,7
Огнестрельное оружие и боеприпасы	—	15,8	12,7	5,6	2,6
Танки	—	13,1	2,6	4,9	4,0
Другие транспортные средства	—	11,0	14,1	14,6	19,3
Перевозки	—	0,8	3,2	2,5	2,1
Все военное имущество	20	63,2	49,9	43,8	40,7
Промышленные товары	80	23,2	29,6	39,3	39,5
Сельскохозяйственные продукты	—	13,7	20,5	16,9	19,8

По приведенным Н. И. Рыжковым сведениям, «если во время действия Первого и Второго протоколов американские и британские поставки были примерно равными, то в дальнейшем помощь из США превзошла британскую. В последующие годы изменился и состав грузов: меньше стала доля вооружений — больше промышленного и медицинского оборудования, транспортных средств, продовольствия. Так, по Третьему протоколу продовольствие составляло $\frac{1}{3}$ тоннажа»⁵.

В целом номенклатура поставок была настолько обширной, что включала в себя все новые статьи «от А до Я». По своему составу поставки охватывали практически все отрасли народного хозяйства СССР. Номенклатура поставок состояла из нескольких товарных групп. В первую группу «Вооружение и военное снаряжение» входили: боевые самолеты, танки и иная бронетехника, грузовые автомобили, автомобили «джип», артиллерийские тягачи, тракторы и броневездеходы, мотоциклы, радиостанции и другая радиоаппаратура, полевые телефоны, телеграфно-телефонный кабель, полевые зарядные станции, подводный морской кабель, военные суда, палубное, артиллерийское и зенитное оружие, судовые двигатели и дизель-генераторы, судоподъемные средства.

Во вторую группу входили поставки металлов и других материалов, таких как: алюминий, дюралюминий, магний, никель, молибден, медь, кобальт, кадмий; специальная сталь и изделия из нее; другие остродефицитные металлы и изделия из них; железнодорожные рельсы, паровозные и вагонные оси, цельнокатанные колеса, бандажи к паровозным и вагонным колесам, колесные пары; нефтепродукты, в основном авиационный высокооктановый бензин и специальные масла; этиловый спирт, фенол, этиленгликоль, метанол,

уротропин, глицерин, ацетон, акустическая сода и другие продукты химической промышленности; изделия, содержащие каучук; шлифовальные круги, графитовые электроды и изделия, содержащие графит; шарикоподшипники, шарики и ролики и т. п.

В третью группу «Промышленное оборудование» включались: станки, электропечи, силовой кабель, кузнечно-прессовое, прокатное, энергосиловое оборудование для горнорудной промышленности и другое промышленное оборудование; режущий и измерительный инструмент, контрольно-измерительные приборы и прочее.

В четвертую группу — товары интендантского назначения — входили: кожа подошвенная, обувь армейская, сукно армейское, хлопчатобумажная ткань, брезент и иные интендантские товары.

К пятой группе относились продовольственные товары: пшеница, мука, крупа, рис и бобы, сахар, консервированные мясопродукты, масло растительное, пищевые концентраты и т. д. В эту же группу входили медицинские поставки⁶.

Для анализа поставок в СССР по отдельным наиболее важным товарам мы будем использовать общие данные из сводного отчета по размещению заказов через Ленд-лиз с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. (см. Приложение. Таблица 1). В таблице содержатся сведения о том, сколько было подано реквизиций в Администрацию ленд-лиза, сколько принято Ленд-лизом к размещению, сколько размещено (т. е. оформлено контрактом), сколько поставлено в порты и сколько отгружено в СССР. Таблица дает общие данные по всем товарам по количеству и сумме в американских долларах. Кроме того, таблица дает полное представление о номенклатуре поставок, вплоть до каждого отдельного товара.

Для анализа текущей динамики поставок, с учетом движения и потерь ленд-лизовских товаров в пути, а также некоторых разночтений, в учете с американской и советской стороны будет использоваться сравнительная ведомость с данными Администрации внешней экономики о поставках товаров Советскому Союзу с 1 октября 1941 по 30 июня 1944 г.

2. Поставки самолетов и авиационной техники

Авиационные поставки с самого начала военных действий на советско-германском фронте являлись одной из главных приоритетных категорий в деле ленд-лиза для СССР и сохраняли важнейшее значение до 1945 г. Сведения о ходе этих поставок регулярно докладывались наркомом внешней торговли А. И. Микояном лично И. В. Сталину.

Приведем сначала общие данные о поставках самолетов и авиационного оборудования. С 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. по самолетам и авиационному оборудованию Администрация ленд-лиза приняла и разместила (оформила контракты) на все советские заказы: было подано реквизиций, принято и оформлено заказов на общую сумму 1 594 263 905 долл. Поставлено в порты на 15 сентября 1945 г. на сумму 1 558 246 904 долл., отгружено

в СССР — на 1 555 728 567 долл., т. е. почти на 40 тыс. долл. меньше заказанного.

Полностью соответствовали советским заявкам и были отгружены в СССР такие типы самолетов, как средние бомбардировщики В-25 — 865 штук на сумму 166 600 000 долл., самолеты-бомбардировщики легкие А-20 — 3073 штук на сумму 400 767 000 долл., самолеты-истребители Р-39 — 2157 на сумму 173 994 031 долл., самолеты-истребители Р-40 — 2069 штук на сумму 137 559 000 долл., транспортные самолеты С-47 — 709 штук на сумму 89 330 000 долл., самолеты-разведчики — 30 штук на сумму 1 224 564 долл. В полном объеме были отгружены запчасти и оборудование к самолетам на сумму 352 793 000 долл., и авиаремонтные мастерские в количестве 68 штук, на сумму 1 536 000 долл.

Существенный «недогруз» имел место по двум статьям — самолетам-истребителям Р-47 — 203 шт. на сумму 20 727 долл. вместо 398 штук на сумму 40 397 040 долл., и по посадочным дорожкам SR-15089 и SR-569519 — 104 819 брутто-тонн на сумму 11 689 187 долл. вместо 143 094 бр./т на сумму 29 096 783 долл.⁷ Небольшие расхождения наблюдались по самолетам-истребителям Р-63, морским самолетам и тренировочным самолетам. Однако остатки поставок, по американским данным, продолжали отправляться в СССР до 20 сентября 1945 г.

Согласно отчету ПЗК о размещении заказов в счет британских поставок, с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. было подано реквизиций в Ленд-лиз и принято, оформлено контрактом, поставлено в порты США и отгружено в СССР самолетов и авиационного оборудования на общую сумму 305 853 996 долл., в точности в соответствии с советскими заявками. Это была самая крупная статья британских поставок (их общий размер составил 487 402 201 долл.). В их числе были: самолеты-истребители Р-39 в упаковке — подано и принято реквизиций, оформлено контрактом, поставлено в порты США и отгружено в СССР 300 штук на сумму 222 433 793 амер. долл.; самолеты-истребители Р-63 летом — 85 штук по сумме 5 610 850 долл.; запчасти для истребителей — на общую сумму 54 242 564 долл.; запчасти для «Мустангов (истребитель «North American P-51 Mustang». — *Примеч. авт.*) — на сумму 22 253 долл., запчасти для «Томагавков» (истребитель Р-40. — *Примеч. авт.*) — на сумму 152 946 760 долл.⁸

Все заявки СССР по самолетам в счет британских поставок были, таким образом, выполнены полностью.

Наблюдались некоторые расхождения в цифрах поставок по данным советских и американских органов. Администрация внешней экономики США приводила также данные о движении грузов, в том числе потерях в пути и местонахождении поставок. Так, за период с 1 октября 1941 по 30 июня 1944 г. было поставлено по статье 1а — истребители: по данным Закупочной комиссии — 4131 шт., по данным Администрации внешней экономики — 4125 шт. (т. е. на шесть самолетов меньше), по данным Администрации внешней экономики: поступило в порты СССР и Персидского залива — 3423, потери в пути составили 359 штук, передано обратно Англии в других пунк-

тах — 1, в пути в СССР на 1/VII-44 г. находилось 342 самолета. По статье 1б — легкие бомбардировщики — было поставлено по данным ПЗК — 2929, по данным Администрации внешней экономики — 2934 (т. е. на пять самолетов больше), поступило в порты СССР и ПЗ — 2720, потери в пути составили 157 шт., передано обратно — 1, в пути в СССР было 56 шт. По статье 1в — средние бомбардировщики — было поставлено по данным ПЗК 513 шт., по данным Администрации внешней экономики — 516 (т. е. на три самолета больше), поступило в порты СССР и ПЗ — 512, потери в пути составили 4 шт. По статье 1г — тяжелые бомбардировщики — поставлен и доставлен в СССР один самолет, по данным и советской, и американской сторон. По ст. 1д — транспортные самолеты — данные совпадали: поставлено и поступило в порты СССР и ПЗ 322 шт. Такое же совпадение в данных было по статье 1е — морские самолеты PBN-1 — 29 штук. По ст. 1ж — разведчики — ПЗК и Администрация внешней экономики сошлись в данных о поставках — 30 самолетов, из них, по американским сведениям, в порты СССР и ПЗ поступило 19 самолетов, и 11 — погибли в пути. По ст. 1з — учебные самолеты — обе оценки составляли 30 штук, но американский орган имел сведения, что 27 из них уже были доставлены в порты СССР и ПЗ, а три еще находились в пути.

Отдельно приводились данные по британским самолетам, которых всего ПЗК насчитала 2895, а Администрация внешней экономики — 2727 шт. (т. е. на 168 самолетов меньше), в порты СССР и ПЗ было доставлено 2659 шт.; 58 самолетов погибло в пути, а 10 находились в пути в СССР. Истребителей, поставленных и доставленных в СССР в порядке возмещения, американцы насчитали 176 штук, посадочных площадок — 3293 квадратных футов, а тренировочных кабин — 5, которые далее значились и как «потери в пути».

Расхождения в подсчетах расходились как в большую, так и в меньшую стороны, и были в основном не очень существенными, за исключением приведенной цифры по поставкам британских истребителей — 168 самолетов. Всего же разница в общем числе поставленных самолетов и авиационного оборудования была, по американским подсчетам, на девять самолетов больше, чем у ПЗК: 10 890 против 10 881 (при том, что доставлено в порты СССР и ПЗ было 9859, погибло в пути 589, и передано обратно американцам два самолета, и находилось в пути в СССР на 1 июля 1944 г. 440 самолетов)⁹.

Поставки авиационной техники стали предметом особого внимания со стороны ПЗК с самого начала ее работы, авиационный отдел во главе с полковником С. А. Пискуновым был одним из ведущих отделов Комиссии. Как докладывал на первом заседании Закупочной комиссии от 15 апреля 1942 г. заместитель председателя К. И. Лукашев, в отношении укомплектованности кадрами отделы авиации, танков, артиллерии и боеприпасов находились «в лучшем состоянии» по сравнению с другими отделами ПЗК¹⁰.

Дело с поставками самолетов и запчастей к ним на начальном этапе работы ПЗК Пискунов обрисовал на заседании Комиссии совместно с начальниками отделов от 24 апреля 1942 г. Он доложил, что по Московскому протоколу советская сторона должна была получить 1448 самолетов трех типов. По его словам, «на сегодня мы получили всего 861 машину (438 — истребителей,

366 — “Дуглас”, из них 77 шт. от англичан, 27 шт. “Норд Америка”, из них 5 шт. как подарок президента Рузвельта, которые идут не по плану, и 30 шт. О-52, разведчики, которые также идут не по плану), из 861 шт. по плану ушло 826 шт., т. е. 56% от плана (процент вычислен, видимо, от плана в 1448 самолетов. — *Примеч. авт.*).

В настоящее время мы имеем в портах 90 шт. машин, которые готовятся к отправке, если прибавить эти 90 машин, то выполнение будет на 63%». Отметил начальник авиационного отдела и имевшиеся у советской стороны «большие потери, а именно: 104 шт. затонули и 2 шт. разбились в воздухе»¹¹.

С учетом большого плана, дополнительных заявок и ограниченного тоннажа, предвиделся ряд трудностей в выполнении плана поставок в СССР: «По Московскому протоколу до 1 июля мы должны поставить всего 1800 штук (900 шт. истребителей и 900 бомбардировщиков), следовательно, осталось допоставить 850 шт., это количество должно быть поставлено в течение 2-х месяцев. Заявки поданы на все машины (кроме 5 шт.), на 300 шт. заявка подана и она еще не удовлетворена. Мы просим дать нам 45 машин “Норт Американ”, но полковник Пейдж сказал, что этого сделать невозможно и что эти машины они смогут заменить другими. Поставить 850 машин в два месяца они отказываются (т. е. дать их своевременно), говоря, что заводы не успевают выполнить такой заказ. Я считаю, чтобы не сорвать поступление самолетов и окончание поставок — этот вопрос необходимо поставить в высших кругах американского военного командования. Есть опасения, что может не хватить транспорта. Мы грузим по 18–20 машин на каждый пароход».

В связи с этим начальник отдела морских перевозок Голиков дал справку, что в тот момент сложилась возможность вывезти за два месяца 300 бомбардировщиков и все имевшееся количество истребителей.

Начальник Авиационного отдела Пискунов остановился отдельно на вопросе о комплектации самолетов запасными частями, продемонстрировав таблицу на поставку самолетов и запчастей к ним «на сумму 95 миллионов долларов, из них самолетов на 73 млн долл. и запчастей к ним в соотношении 23%». Он доложил, что «поступление запчастей по количеству превышено на 3%, но по качеству далеко не все послано, что нужно. Самолеты поступали некомплектно, я имею списки, чего не хватает до сих пор, это особо относится к первым посланным 200 шт. “Дуглас”».

Сейчас имеется распоряжение Вор Департамента (Военного департамента. — *Примеч. авт.*), чтобы самолеты комплектовались прямо на заводе, раньше же комплектование велось на аэродроме, это лучше в смысле укомплектовки, но очень затягивает сроки поступления, так [...] в апреле поставлено всего... 24 шт., [...] продолжается поступление машин не совсем укомплектованных всем необходимым».

Кроме того, Пискунов упомянул о потенциальной возможности акций саботажа при сборке самолетов для СССР (вероятно, имелись в виду «профашистские элементы», что подтверждалась примерами, приведенными в американском бюллетене «In Fact». В связи с этим докладчик указал на «необходи-

мость привлечь американских специалистов, чтобы предотвратить возможный саботаж»¹².

Отвечая на вопрос председателя ПЗК генерала А. И. Беляева о причинах выполнения задания по отправке самолетов только «на 63%, а не на 100%», Пискунов назвал главной причиной некомплектное поступление самолетов — «большая часть машин долго простаивает в ожидании получения необходимых запчастей для комплектования».

К. И. Лукашев также добавил, что «поставки самолетов начались очень поздно, особенно по отдельным типам самолетов».

В заключение Пискунов высказал предложение о необходимости председателю ПЗК «договориться о необходимости поставок в срок с высшим командованием (военным) США с тем, чтобы «добиться выполнения поставок по Московскому протоколу до 1-го июля, за счет привлечения поставок в мае месяце». Кроме того, он особо выделил необходимость поставить вопрос «о поставках нам самолетов “Аэрокобра”, т. к. до сих пор американцы нам ее не дают, а мы получаем через англичан. Следует добиться необходимого обеспечения боеприпасами». Коснулся начальник авиационного отдела и вопроса о состоянии поставок оборудования для самолетов, «которые строятся в Союзе»: «заказы все еще не приняты, из 19-ти наименований принят только 1 заказ»¹³.

По последнему вопросу о поставках 19 наименований не позднее июля, по словам Л. А. Разина, два с половиной месяца назад было послано письмо в адрес командующего ВВС армии США генерала Г. Арнольда, о чем ему было рекомендовано еще раз напомнить. По словам Разина, «все эти реквизиции американцами одобрены и вопрос передан для технической обработки, надо добиться посылки этого оборудования в июне месяце». По вопросу генерала Беляева о причинах невыполнения плана отгрузок самолетов Разин добавил, что «отгрузка самолетов задерживается потому, что поставки начались поздно, а сами отгрузки в основном начались только с февраля месяца. До февраля наших инспекторов не пускали на заводы и только недавно им стали давать для ознакомления некоторые документы»¹⁴.

Он добавил также несколько деталей по техническому состоянию поставляемых самолетов. В целом, по его словам, с точки зрения комплектации, «в последнее время машины приходят в лучшем состоянии». Неудачным с точки зрения конструкции советский представитель считал тогда самолет «В-25», который давал «течь в баках», а также отметил «самое плохое положение с бомбардировщиками А-20С».

По итогам обсуждения Разин высказал ряд системных предложений, которые были затем положены в основу соответствующего постановления ПЗК. Он в частности предложил: «...Просить Арнольда, чтобы комплектацией самолетов и запчастей ведала одна и та же организация.

2. Добиваться, чтобы изготовление запчастей не задерживалось, а это в настоящее время происходит потому, что заводы имеют право изготавливать запчасти через 5 месяцев после выпуска самолетов, а это очень тормозит работу. Эти запчасти комплектуются в депо, где четкой работы нет: документы

на запчасти поступают с большим опозданием, т. к. запчасти идут прямо в депо, а документы — в Дейтон, а затем в депо.

3. Необходимо добиваться права инспекции для наших инспекторов на заводах. Мы добились присутствия наших инженеров на заводах, но с большими ограничениями. Сейчас срок этой договоренности кончается. Необходимо поставить вопрос о допуске наших инспекторов в места, где комплектуются машины, запчасти, и хотя бы в некоторые цеха.

4. Усилить количественно и качественно нашу авиационную группу в Дейтоне (в н[астоящее] вр[емя] там 2 человека, необходимо послать еще дополнительно 1–2 человека)¹⁵.

Принципиально важным представляется предложение, изложенное в пункте «5»: «решить вопрос с какого времени машина становится нашей» (особенно это касалось самолета В-25). По этому вопросу предлагалось написать письмо американцами для разъяснений. При этом Разин пояснил, что заявка на 300 самолетов В-25 была подана поздно потому, что «эти машины предполагалось получить из Англии, но не получили и поэтому пришлось их оформлять по линии американцев».

В постановлении ПЗК было выражено согласие с основными предложениями Разина, по сути которых предписывалось написать письмо генералу Арнольду, особо отмечалась необходимость усилить группу советских представителей в Дейтоне¹⁶.

С точки зрения организации и изменений в номенклатуре поставок самолетов в СССР, в соответствии с желаниями советской стороны, представляет интерес переписка между генералом Беляевым и генералом Арнольдом осенью 1942 г. В частности, советская сторона просила увеличить поставки в СССР самолетов «Аэрокобра» (Р-39) до 176 штук. В письме Беляеву от 5 октября 1942 г. генерал Арнольд писал, что «перед Комитетом по распределению военных материалов в настоящее время предстоят несколько случаев, которые будут обуславливать поставку самолетов в СССР в течение периода: октябрь 1942 г. по март 1943 г.». Он обещал, что «члены американских Военно-воздушных сил будут настаивать на том, чтобы распределение самолетов» соответствовало советским требованиям. При этом Арнольд объяснял сложившееся положение с поставками следующим образом: «Нами учитывается тот факт, что Советский Союз предполагает иметь самолеты Р-39 вместо самолетов Р-40. Но после 1 декабря 1942 г. у нас в производстве не будет достаточного количества самолетов Р-39, чтобы целиком прекратить Р-40. Но после 1 января 1943 г. все самолеты-истребители будут поставляться модели Р-39».

Кроме того, Арнольд заверил, что и другая просьба СССР будет удовлетворена: «впредь все американские самолеты, предназначенные для поставки в СССР в счет Британии, будут отправляться из США непосредственно в Советский Союз»¹⁷.

Командующий американских ВВС констатировал, что в течение последних месяцев поставки с заводов самолетов, предназначенных для СССР, проходили «удовлетворительно». Вместе с тем он согласился с тем, что «поставки самолетов из США в СССР после приемки представителями Советской

закупочной комиссии не были удовлетворительными», и заверил генерала Беляева, что «будут приняты меры к ускорению поставки самолетов на территорию СССР. В настоящее время нами запланирована поставка всех самолетов-истребителей, которые сейчас упаковываются — пароходом, а легких бомбардировщиков А-20 и средних бомбардировщиков В-25 летом по Южно-Атлантическому пути или через Аляску.

Все истребители, которые в настоящее время не упаковываются, будут доставляться летом в Фербенкс с той скоростью, с какой русские летчики смогут их принимать.

Если общее количество истребителей невозможно будет отправлять летом по этому маршруту, оставшиеся самолеты будут упаковываться и отправляться пароходом»¹⁸.

К началу октября 1942 г. были в целом урегулированы длительные проблемы по налаживанию переправки самолетов в СССР через Аляску. В связи с этим генерал Беляев направил Г. Арнольду письмо от 7 октября следующего содержания: «Очень рад сообщить Вам, что причины, изложенные в моем письме от 19 сентября, в настоящее время устранены, и поэтому отправка американских самолетов из Аляски в Восточную Сибирь может быть возобновлена». С точки зрения реализации плана поставок самолетов, Беляев отметил, что «нам необходимо выяснить возможности наших летных команд, которые сейчас находятся в Фербенксе», что и обещал сделать в короткие сроки. Пока же председатель ПЗК обратился с просьбой к командующему американских ВВС «принять все меры для ускорения поставки в Фербенкс остальных четырех транспортных самолетов, т. к. они очень необходимы для перевозки груза и команды»¹⁹.

Детальные сведения о поставке самолетов через порты Персидского залива, с характеристикой основных стадий (отгрузка — приемка, сборка способов переправки (пароходами или летом), динамики движения, потерь в пути и их причин, содержались в отчетах наркома А. И. Микояна И. В. Сталину. Приведем один из таких документов — ответ о поставке самолетов из США через порты Персидского залива (Абадан и Басра) и через Иран (Тегеран), по состоянию на 1 октября 1942 г.²⁰

	Наименование	Количество
	Всего самолетов	
1.	Отправлено из США	876
	В том числе:	
	отгружено пароходами	756
	отправлено летом	120
2.	Прибыло в порты Персидского залива и Иран	530
	В том числе:	
	принято нашей приемкой	430
	передано англичанам	40
	разбито американскими летчиками при испытании	4

	находятся в процессе сборки и приемки	34
	отправлено в СССР в разобранном виде	22
3.	Из числа принятых нашей приемкой:	
	перегнано в США	423
	находится в Иране с поврежденными покрышками	1
	разбито нашими летчиками в Иране	2
	готовы к вылету (стоят в ожидании экипажей)	4
4.	Находятся в пути	282
5.	Погибло в пути в Персидский залив	64
	Из них по типам самолетов:	
	бомбардировщики «Бостон-3», «А-20С», «А-20В»	
	отправлено из США	590
	В том числе:	
	отгружено пароходами	565
	отправлено летом	25
2.	Прибыло в порты Персидского залива	415
	В том числе:	
	принято нашей приемкой	344
	передано англичанам	40
	разбито американскими летчиками при испытании	3
	находятся в процессе сборки и приемки	28
3.	Из числа принятых нашей приемкой:	
	перегнано в СССР	342
	разбито нашими летчиками в Иране	2
4.	Находятся в пути	114
	Бомбардировщики ДВ-7С (торпедоносцы)	
1.	Отправлено в США	44
	В том числе:	
	отправлено пароходами	44
	отправлено летом	—
2.	Прибыло в порты Персидского залива	1
	В том числе:	
	принято нашей приемкой	1
3	Из числа принятых нашей приемкой	
	Перегнано в СССР	1
4.	Находятся в пути	43
	Бомбардировщики «В-25»	
1.	Отправлено из США летом	95
2.	Прибыло в Иран	92
	В том числе:	
	принято нашей приемкой	85
	находятся в процессе приемки	6
	разбито американскими летчиками при испытании	1
3.	Из числа принятых нашей приемкой	

	Перегнано в СССР	80
	Находятся в Иране с поврежденными крышками (крышки высланы из США самолетом)	1
	Готовы к вылету (стоят в ожидании экипажей)	4
4.	Находятся в пути в Иран	—
	Погибло на пути в Иран	3
	Истребители «Р-40-Е»	
	Отгружено из США в порты Персидского залива	101
	Прибыло в порты Персидского залива	22
	В том числе:	
	отправлено в СССР в разобранном виде	22
	находятся на пути в порты Персидского залива	79
	истребители «Аэрокобра»	
	отгружено из США в порты Персидского залива	46
	находятся в пути в порты Персидского залива	46

В процессе транспортировки самолетов в СССР неизбежно возникали многочисленные технические трудности, которые также становились предметом обсуждения между советскими и американскими представителями. В письме генералу Арнольду от 10 апреля 1943 г. генерал Беляев обсуждал проблемы трудностей транспортировки самолетов по южному маршруту. Он сослался на свою беседу с полковником Пейджем, в которой американец сообщил о трудностях «при перевозке самолетов А-20д, предназначенных для СССР, по южному маршруту»²¹. По словам Беляева, «одним из затруднений, упоминаемых полковником Пейджем, является то, что погода в месяцы март, апрель и май каждый год бывает крайне плохой. Кроме того, самолеты А-20д не имеют воздухоплавательных инструментов и кабинки для навигатора. Эти два обстоятельства... делают полеты через океан еще более трудными». В связи с этим американский представитель предложил увеличить отправки самолетов А-20 по северному маршруту через Фербенкс.

При обсуждении этого предложения, председатель ПЗК выдвинул план «ликвидации трудностей транспортировки самолетов по южному маршруту», рассчитанный на ближайшие три месяца 1943 г. Распределить различные типы самолетов по маршрутам им предлагалось следующим образом:

	Северный А-20д	Маршрут Р-39	г. Фербенкс В-25с	С-47	Всего через Фербенкс	Южный маршрут в Абдане	Всего по воздуху	В порт Филадельфия		Всего водой
апрель	150	50	12	10	222	40	262	100	86	186
май	100	50	12	19	181	40	221	200		200
июнь	50	100	12	18	180	69	249	150	—	150
ИТОГО	300	200	36	47	583	149	732	450	86	536

Примечание: В число 190 самолетов А-20д на апрель включено 17, причитающихся на март.

По сообщению генерала Беляева генералу Арнольду, полковник Пейдж также поставил его в известность, что «вооруженные силы армии США не располагают в настоящее время достаточным оборудованием для навигаторов, и поэтому мы можем согласиться на перевозку самолетов А-20G по северному маршруту без этого оборудования и просить, чтобы Вы прислали их как только они будут изготовлены. Однако, по нашему мнению, установка воздухоплавательных инструментов на самолетах А-20G, перевозимых по южному пути, крайне необходима»²².

Системная информация по комплексу различных аспектов процесса поставки самолетов содержалась в докладе С. А. Пискунова о состоянии заказов по авиационному отделу на заседании ПЗК от 5 марта 1943 г. Он представил дательный график и общие цифровые данные, согласно которым в то время поставки самолетов для СССР из США находились на уровне 212 самолетов ежемесячно, из которых 100 истребителей и 112 бомбардировщиков. Это были, по словам докладчика, поставки «только по 2-му Протоколу, без английских поставок и без транспортных самолетов, которые дают нам американцы.

По номенклатуре поставок, «бомбардировщики делятся на 2 типа: 1-й тип — самолеты Б-25. Это очень хорошие самолеты, американцы поставляют нам 12 таких самолетов ежемесячно. 2-й тип бомбардировщиков — типа А-20 завода “Дуглас”.

Самолеты-истребители также делятся на два типа. 1-й тип Р-40 производства завода “Кертис” в Буффало. 2-й тип — современные истребители, скоростные самолеты, т. е. известные Вам под названием “Аэрокобра”»²³.

О динамике поставок начальник авиационного отдела сообщил следующее: «Начиная с января мы имеем увеличение поставок самолетов за счет транспортных самолетов С-47 производства завода “Дуглас” по 10 шт. в месяц, и начиная с мая мы будем получать по 20 шт. в месяц вне Протокола. Кроме того, с сентября 1942 г. мы получаем истребители от англичан. До первого января в счет англичан было поставлено 429 самолетов, и с 1 января до конца Протокола по 150 истребителей ежемесячно. В сумме поставка самолетов возросла до 382–392 самолетов ежемесячно».

Поставка самолетов с заводов, по данным докладчика, осуществлялась в полном объеме и в срок. Однако демонстрируемая им кривая ежемесячных отправок самолетов показывала, что «в один месяц отправляется больше, в другой — меньше и довольно резко». Вывод состоял в том, что «отправка не идет планомерно. За октябрь отправили около 400 машин в месяц, а в остальные месяцы меньше, чем это количество».

Первой причиной такой неравномерности отправок являлся известный нам фактор тоннажа: «в зависимости от количества кораблей мы можем отправлять соответствующее количество самолетов», причем, как подчеркнул докладчик, «с Западного берега корабли отправляются регулярно, а с Восточного берега — не регулярно».

Наличие самолетов не являлось фактором, тормозившим отправки, поскольку, по словам докладчика, «не было ни одного случая, когда бы самолетов не было в портах».

Вторая причина неравномерности отправок была связана с отправлениями летом: «отправка самолетов летом гораздо сложнее, чем на пароходах. Когда мы отправляем самолеты летом», то, как подчеркнул Пискунов: «американцы предоставляют нам машины, которые иногда не укомплектовываются. На самолетах не хватает многих приборов, без которых мы не можем отправлять самолеты». Выделил он и особые трудности иранского маршрута: «мы отправляем самолеты из Калифорнии в Тегеран [...] Это около 20 тыс. км», или «половина кругосветного путешествия». На пути встречается «большое количество посадок», которые влекут за собой технические трудности. По словам докладчика, «в настоящее время более 100 самолетов идут в Иран... Из них 20 самолетов застряли: меняют моторы, запчасти и т. д. [...] Мы посылаем моторы, запчасти и восстанавливаем машины»²⁴.

Еще одна из выделенных причин, тормозивших поставки самолетов, носила более глубинный технологический характер. По словам начальника авиационного отдела, сам процесс выпуска самолетов в Америке значительно отличен от процесса выпуска самолетов у нас. Самолеты, полностью укомплектованные, готовые к боевым действиям.

В Америке самолеты выпускаются неукомплектованные. Имеется ряд наименований так называемых «правительственных деталей (приборы и оборудование, винты, пулеметы, бомбодержатели, показатели скорости, кислородное оборудование и др.)». При этом «на основании заказа заводы выпускают самолеты без какого-либо оборудования. В Фербенксе я обнаружил, что самолеты ушли без прицелов...»²⁵.

По докладу Пискунова, «сейчас стоят 75 самолетов», полностью не укомплектованные. Поскольку «путь большой, запчасти иногда теряются и в результате много машин приходят без частей на отправные пункты.

Большое значение, по мнению докладчика, играл фактор организаторской работы представителей Закупочной комиссии на местах: «За самолетами следует следить», т. е. «буквально из каждого пункта самолет нужно просто вытаскивать». Например, «в Грейт-Фолсе не было нашего представителя и мы не могли выровнять кривую (планомерности поставок самолетов)». Когда же назначили туда представителем от ПЗК Котинцева, он энергично занялся устранением технических недостатков на отправляемых в СССР самолетах: «то в моторах масло текло, то поломалось сидение пилота и т. д.», а также «доукомплектованием самолетов». Теперь «к самолетам мы кладем комплектный запас свечей и радиоламп. Были случаи отправки самолетов из Грейт-Фолса без свечей и радиоламп. Теперь этого нет»²⁶.

Отдельное внимание начальник Авиационного отдела уделил проблеме поставок запчастей для самолетов. В целом он указал на норму, оговоренную в Протоколе, «что американцы дают запчасти в размере 20% от стоимости самолета». С. А. Пискунов доложил, что составил выборку, согласно которой «по 12 наименованиям из 60-ти поставка запчастей идет неудовлетворительно, на уровне ниже 50% от норм Москвы. По 28 наименованиям запчасти получали больше, чем на 100% (от 100 до 500%)». И соответственно сформулировал

задачу — «обратить внимание на слабые места и поставлять запчасти по всем наименованиям в соответствии с нормами, какие требует Москва»²⁷.

Составленная «кривая по запчастям» была по своей конфигурации похожа на «кривую самолетов». Причины возникновения подобной кривой указывались следующие: «1. Отсутствие достаточного количества кораблей; 2. У нас запчасти комплектуются там, где выпускаются самолеты, но в Америке мы получаем запчасти россыпью». Советские представители получали запчасти из различных источников: с заводов, с различных баз и т. д., и все это нужно было «контролировать и сосредоточить в портах»²⁸.

Еще одна серьезная проблема заключалась в недостаточном количестве людей — советских представителей на предприятиях. В качестве примера «честного работника» начальник Авиационного отдела привел тов. Шевченко, который работал на заводе «Белл» в Баффало: «Он имеет 2 завода, 5 точек, расстоянием между собой 10–25 миль, их нужно охватить... Он поставил себя так, как полагается советскому человеку. На протяжении его работы 6–7 месяцев завод, на котором он работает, выполняет регулярно в сроки поставки самолетов. Мало того, этот завод выполнил мартовскую программу в феврале. В феврале было отправлено в порт 104 P-39 в счет марта.

Это облегчило нам отправку, т. к. в порту сейчас мы имеем около 216 самолетов, которые можем грузить. Кроме того, тов. Шевченко сам добывается и оформляет самолеты инструментами и запчастями. Он добился возможности получения дополнительных количеств запчастей. Такие работники должны поощряться»²⁹.

Особое внимание С. А. Пискунов уделил положению дел с организацией авиатрассы «Аляска — Сибирь» — важнейшего пути доставки самолетов в СССР, который встретил ряд значительных трудностей и задержек в ходе организации. По его мнению, «авиаотдел очень много работает над трассой. Мы имеем сейчас северную воздушную трассу через Фербенкс до Красноярска. Авиаотдел принимал участие при организации этой трассы.

При организации ее я встретился с полковником Мазурук (И. П. Мазурук — начальник советской части трассы, выдающийся полярный летчик, Герой Советского Союза, с 1943 г. — командир Первой перегонной авиадивизии. — *Примеч. авт.*), и он сообщил мне, что на трассе ничего нет. Я имел разговор относительно оборудования. У него было недостаточно бензозаправщиков, не было грейдеров, подогревателей, обмундирования, вплоть до гвоздей, которые мы должны послать...»

Список оборудования, необходимого для трассы, насчитывал до 47 наименований. По словам Пискунова, «процесс “одевания” трассы идет, но с развитием ее потребуется очень многое. У меня есть заказ — купить две взлетные полосы — стальные. Эти полосы стоят около 200 000 долларов каждая»³⁰.

В ходе обсуждения доклада начальника авиационного отдела был поднят ряд дополнительных вопросов, связанных с отправкой самолетов. В частности, Пискунов затронул вопрос об инструментах: «Посылая самолеты, нам необходимо посылать инструменты. Если мы захотим отвернуть гайку нашим ключом, то ни один наш ключ не подойдет, ибо американская система — в дюймах...»

До настоящего времени мы с этой проблемой не справляемся... В прошлом году было получено значительное количество инструмента от англичан, но благодаря потоплению кораблей — много инструмента погибло»³¹.

Детально обсуждался вопрос об острой нехватке кадров для работ, связанных с отправкой авиационной техники. Работник авиационного отдела Доронин, в частности, указал, что штат Авиаотдела не менялся в течение года, «поставки же самолетов за это время удвоились по количеству, [...] по типам самолетов, увеличились заявки Москвы по всей авиационной промышленности». Он обрисовал ближайшие перспективы отправок самолетов: «Сейчас мы имеем пароходы, которыми мы можем отправить 400 самолетов, через север мы должны отправить 150, через юг мы можем отправить не больше 100. 650 самолетов мы должны отправить, 250 останется...

Нужны люди, которые должны контролировать отправку самолетов на промежуточных базах перелета к отправочным пунктам». Важный вывод по накопленному опыту работы заключался в том, что «практика показала: там, где нет наших представителей, — самолеты простаивают из-за пустяков долгое время». Поэтому «к основным пунктам мы должны прикрепить своих представителей», и уже посланы представители в ключевые узлы Нешвиль — Мемфис и Грейт-Фолс»³².

Несмотря на все трудности, в своем заключительном слове начальник Авиационного отдела нарисовал впечатляющую картину достижений отдела в организации поставок самолетов в СССР. В целом, по его выражению, «мы перегоняем самолеты кругом света — это огромнейшая трудность».

Отделу удалось добиться поставки запчастей в среднем около 900 тонн в месяц. Это был существенный прогресс: «В период Первого протокола мы почти совсем не посылали запчастей. У американцев был закон, что запчасти к самолетам можно получить только через 6 месяцев, а мы добились — не через 6 месяцев, а через 2 месяца после поставки самолетов. Я уверен, что мы добьемся, чтобы запчасти посылались одновременно с самолетами».

По другому важнейшему вопросу, связанному с состоянием техники, бывшей в СССР и ее использованием на фронтах, Пискунов отметил: «Как работают самолеты? Мы не имеем заявлений, чтобы самолеты сотнями стояли из-за того, что они поставлены некомплектно, за исключением нескольких единиц, самолеты летают и работают...»³³

Высокой оценки заслужил и личный состав отдела: «в отделе имеется группа бомбардировщиков (полковник Крамаренко, тт. Косаренко, Бахтин и группа истребителей, тт. Цветков и Гусев). Благодаря тому, что в отделе нет ведущих инженеров, работа исключительно оперативная... Группа представителей в отдельных городах связана с нами всеми видами связи.

Полковник Крамаренко работает хорошо, быстро вошел в курс дела, он является старшим в группе» и «ежедневно докладывает о ходе работ».

Подводя итоги обсуждения вопроса о состоянии заказов по Авиационному отделу, выступил председатель ПЗК генерал Беляев, который отметил и большие заслуги, и ряд недостатков в работе отдела. Главная заслуга отдела, по его словам — «поставка самолетов обеспечена на 100%, отправка — на 82%».

Говоря о трудностях, он еще раз обратил внимание на гигантский размах предприятия по доставке самолетов в СССР: «тов. Пискунов не сказал, что значит перебросить самолеты из одной точки в другую, когда расстояния между этими точками составляют 20 тыс. км. Товарищи помнят, что к перелетам т. Громова и других готовились годами... Наконец, самолеты делаются не нашими руками...»³⁴

Кроме того, по словам Беляева, «мы отправляем самолеты на пароходах и летом. Одна из трасс строго лимитирована в части количества отправки самолетов. Трасса пропускает только 150 самолетов, как максимум...». А к числу организационных просчетов со стороны работников ПЗК ее председатель отнес тот факт, что «мы не полностью используем мощность северной трассы, т. к. мы затянули дело с уинторизацией (приспособление самолетов к транспортировке в зимних условиях. — *Примеч. авт.*). Мы поздно подняли об этом вопрос, поздно послали список. Тов. Киселев не отвечал с Фербенкса в течение 2-х месяцев, а что сделали мы для того, чтобы потребовать от него ответа. Ошибка заключается в том, что мы внесли в список излишние технические детали, что значительно удлинило время. Эта ошибка относится только к Авиационному отделу»³⁵.

В результате в постановлении ПЗК указывалось, что «поставки самолетов к 1 марта 1943 г. выполнены АМПРА на 100%. Отгрузка самолетов и отправка потом на Родину на то же число составляла 82% от поставок».

Недопоставка на 18% объяснялась следующими причинами: «а) недостатком тоннажа в северные порты СССР и на Персидский залив;

б) невозможностью увеличения пропускной способности северной трассы;

в) отсутствием у американцев стройной системы комплектации самолетов по выходе их с заводов;

г) недостаточным контролем подготовки самолетов к приемке на заводах и базах со стороны отдела», что объяснялось отсутствием в отделе нужного количества людей.

Комиссия отдельно указывала, что «Отдел поздно начал работу по озимнению самолетов и допустил в этом деле некоторые технические ошибки, осложнившие озимнение»³⁶.

В соответствии с указаниями наркома А. И. Микояна, Комиссия обратила внимание тов. Пискунова «на неудовлетворительную обеспеченность боевых самолетов запасными частями», а также поручила «тов. Лукашеву составить список запчастей согласно указаний наркома и добиться увеличения поставки их». Поскольку, как ранее заявил А. И. Беляев, нарком не разрешил увеличить количество работников, предлагалось использовать временных приемщиков и «еще раз пересмотреть расстановку людей с целью наиболее целесообразного их использования»³⁷.

Пик поставок самолетов и авиационной техники пришелся на 1943–1944 гг. О номенклатуре и динамике поставок свидетельствует отчет авиационного отдела о проделанной работе по выполнению Третьего протокола за период с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 г.

По данным, приведенным в пояснительной записке к отчету, подписанной и. о. начальника Авиаотдела инженер-полковником Крамаренко, в счет Третьего протокола по американским обязательствам отправлено в СССР следующее количество самолетов:

а) истребителей Р-39, Р-40 и Р-63	2040 шт.
б) средних бомбардировщиков В-25	294 шт.
в) легких бомбардировщиков А-20	1150 шт.
г) транспортных самолетов С-47	243 шт.
ВСЕГО	3727 шт.

Поскольку американские обязательства составили 3945 самолетов, следовательно, было отправлено 94,5% от всего полагающегося к отправке количества самолетов.

По обязательствам англичан за период действия Третьего протокола было отправлено самолетов-истребителей Р-39 и Р-63 1587 штук (при обязательстве 1800 штук), или 88% от всего полагающегося количества самолетов к отправке.

Общей тенденцией динамики ленд-лизовских поставок было сохранение «остатков» обязательств по предыдущим протоколам и переход их на период нового протокола. За период действия Третьего протокола в счет английских и американских обязательств было отправлено:

а) самолетов-истребителей Р-39	186 шт.
б) средних бомбардировщиков В-25	14 шт.
в) легких бомбардировщиков А-20	63 шт.
ВСЕГО:	263 шт.

Отправлено в счет внепротокольных обязательств было следующее количество самолетов:

а) самолетов-истребителей типа Р-47	161 шт.
б) летающих лодок типа РВN-1	29 шт.
ВСЕГО	190 шт.

Это составляло 75,7% от полагавшегося к отправке количества самолетов по внепротокольным обязательствам³⁸.

По данным отчета, всего за период с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 г. было отправлено из США в СССР следующее количество самолетов:

а) истребителей Р-39, Р-40, Р-63, Р-47	3974 шт.
б) средних бомбардировщиков В-25	308 шт.
в) легких бомбардировщиков А-20	1213 шт.
г) транспортных самолетов С-47	243 шт.
д) летающих лодок РВN-1	29 шт.
ВСЕГО	5767 шт.

Это составляло 92,2% от общего количества самолетов, подлежащих поставке в СССР. Про составу «недоотправленные» самолеты в количестве 495 штук распределялись следующим образом:

а) истребителей разных типов	415 шт.
б) средних бомбардировщиков В-25	6 шт.
в) легких бомбардировщиков А-20	55 шт.
г) летающих лодок РВН-1	19 шт.
ВСЕГО:	495 шт.

При этом было отправлено на три самолета С-47 больше, чем это полагалось по плану.

Отдельно выделялось, что из недопоставленных 495 самолетов часть была разбита американскими летчиками при перегонке самолетов с заводов на конечные пункты отправки. Так, были разбиты 21 самолет Р-39 и 1 самолет А-20 (всего 22 самолета).

При этом в записке подчеркивалось, что «потери при перегонке 22 самолетов американцы возместить отказались»³⁹.

Следует подчеркнуть, что более $\frac{2}{3}$ всех поставок самолетов (3974 из 5767) составляли истребители, что свидетельствовало в наибольшей потребности в них советской авиации в ходе боевых действий на фронтах Великой Отечественной войны.

Оставшиеся на момент 1 июля 1944 г. 473 самолета находились на авиабазах в Фербенксе, Грейт-Фолс, Майами, а также на пути в Элизабет-Сити, на аэродроме Нью-Йорк, в порту Филадельфия. В качестве причин задержек в отправках самолетов были выделены следующие:

1. По самолетам Р-39 и Р-63 — «снижение производства самолетов Р-39 и переход на новый тип Р-63 заводом Белл, что вызвало значительные задержки в поставке самолетов в последние 3 месяца III Протокола.

2. На самолетах типа А-20 переделывались носовые кабины под бомбардирский вариант.

3. Самолеты РВН-1 не могли быть отправлены, т. к. не было нашего летного состава для перегонки самолетов в Союз.

4. Самолеты Р-47 — не было достаточного количества пароходов для их погрузки и отправки морем на Абадан.

5. Самолеты В-25 переделывались».

Порядок отправки самолетов из различных пунктов отправки выглядел следующим образом:

а) Летом через Фербенкс самолетов	А-20	751 шт.
	В-25	308 шт.
	Р-39	1933 шт.
	Р-47	3 шт.
	С-47	243 шт.
ВСЕГО		3238 шт.

б) Летом из Майами самолетов	А-20	462 шт.
------------------------------	------	---------

в) Летом из Элизабет-Сити: самолетов	PBN-1	29 шт.
г) Пароходами самолетов	P-40	835 шт.
	P-39	1042 шт.
	P-63	158 шт.
	P-47	3 шт.
ВСЕГО		2038 шт.

Таким образом, большее количество самолетов отправлялось летом через Фербенкс, Майами и Элизабет-Сити — 3729 самолетов из 5767, или 64,6% всех отправок. Остальные 2038 самолетов были отправлены пароходами. Из Фербенкса в среднем отправлялось 270 самолетов, при пропускной способности в 300–500 самолетов в месяц⁴⁰, т. е. северная трасса была по-прежнему недогружена.

Проведенный анализ сравнительных данных по отправкам самолетов по Второму и Третьему протоколам привел автора пояснительной записки Крамаренко к ряду выводов, изложенных им в систематическом виде. Были выделены особые достижения Авиационного отдела ПЗК. Во-первых, за период действия Третьего протокола отдел отправил на 2119 самолетов больше, чем за период действия Второго протокола и на 2046 самолетов больше отправлено летом за тот же период. Во-вторых, «отправка 64,6% от всего количества отправленных самолетов летом возлагала на отдел дополнительные задачи по обеспечению своевременной доставки по воздуху самолетов, [...] с чем работники отдела справились. Если за период действия II Протокола до Фербенкса летом в среднем доставлялось в месяц 100 самолетов, то за период действия III Протокола эта цифра достигла 270 самолетов в месяц, т. е. увеличена почти в 3 раза».

Эти успехи были достигнуты, по мнению автора документа, благодаря ряду факторов: «а) Авиационным отделом был учтен опыт работы по поставкам самолетов I и II Протоколов.

б) Улучшилась связь между Инженерным управлением НКВТ и авиационным отделом СПЗК.

в) Личный состав отдела приобрел опыт работы в условиях заграницы.

г) Личный состав авиационного отдела доукомплектован инженерно-техническим составом, что дало возможность усилить аппарат отдела назначением ведущих инженеров по отдельным объектам, увеличить число представителей отдела на заводах, моделирующих центрах, базах и портах; создать группы при Райт-Филде и Отделе Объединенных Наций»⁴¹.

Отдельное внимание в документе было обращено на выполнение протокольных обязательств по отправке запчастей, что являлось, как показано выше, одной из хронических проблем в деле поставок авиационной техники. Согласно протокольным обязательствам, самолетные запчасти должны были поставляться в размерах 20% от стоимости самолета, запчасти к моторам и винтам — 15% от стоимости мотора и винта, запасные моторы — 30% к количеству установленных моторов на самолетах. Согласно отчету, фактическая отправка составила следующие показатели: «а) Для отправленных

самолетов: 1213 А-20, 308 В-25 общей стоимостью на 226 981 310 долларов отправлено запчастей 7593,6 тонны на сумму 44 720 905 долл., что составляет от общей стоимости самолетов 20%, т. е. обязательство выполнено.

В числе запчастей отправлено 737 моторов, что составляет 85,1% от плана. В портах Западного берега готовых к отгрузке находилось 405 моторов, а всего было поставлено запасных моторов к бомбардировщикам 1142 мотора, что составляет 40% нормы вместо положенных по Протоколу 30% нормы.

б) Для отправленных самолетов-истребителей в количестве 4160 шт. общей стоимостью на 301 690 128 долл. отправлено запчастей 9894,3 тонны на сумму 64 940 043 долл. что составляет от общей стоимости самолетов 21%, т. е. обязательство выполнено.

В числе запчастей отправлено 1766 моторов, что составило 141% к плану, т. е. более 40% действующих отправленных самолетов обеспечены запасными моторами.

в) Для отправленных транспортных самолетов в количестве 243 шт. с общей стоимостью 35 531 558 долл. отправлено запчастей 1020 тонн на общую сумму 6 514 173 долл., что составляет от общей стоимости самолетов более 15%, кроме того находилось в портах Западного берега на 1 июля готовыми к отправке 362,1 тонны запчастей для самолетов С-47 на общую сумму 2 896 800 долл., что показывает о выполнении обязательств американцами. В числе запчастей отправлено 147 моторов, что составляет 100% к принятым американцами обязательствам»⁴².

Таким образом, в целом по запчастям наблюдалось выполнение и даже иногда перевыполнение протокольных обязательств.

Опоздание с отправкой имело место скорее как исключение: «Для отправленных летающих лодок типа РВН-1 в количестве 29 штук запчасти еще не отправлялись, в июле месяце будет отправлено 150–200 тонн, которые находились в пути в порты».

В отчете указывалось, что «отставание отправки запчастей имеется по самолетам РВН-1 и небольшое отставание по транспортным самолетам. Все необходимые меры для выправления этого положения приняты и надеемся, что в июле — августе это положение будет выправлено»⁴³.

Ряд дополнительных заявок СССР выполнялся и по «внепротокольным заказам»: «из Инженерного управления НКВТ нами было получено 79 поручений по размещению заказов на авиационные приборы, электрооборудование, радиооборудование, аэродромное оборудование, аэрофотооборудование, лабораторное оборудование, навигационное оборудование и другие виды авиационного оборудования. Из 79 поручений к 1 июля 1944 г. было выполнено полностью 37, находятся на рассмотрении в Военном департаменте 10, остальные заказы находятся в процессе выполнения».

Всего, по данным полковника Крамаренко: «за период действия III Протокола было отправлено в Союз сверх Протокола разного авиационного оборудования на сумму около 8 000 000 долларов, а за все время на 22 500 000 долларов»⁴⁴.

Вместе с тем, по словам и. о. начальника Авиаотдела, «на 30 июня 1944 г. мы имеем значительное количество просроченных заказов, которые не были выполнены американцами в период действия III Протокола. Военный департамент считает, что задержка в выполнении этих заказов объясняется тем, что мы не включили эти позиции в Протокол, с одной стороны, и с другой — потому, что отказались дать плановую заявку за два года вперед на необходимое нам авиационное оборудование».

Более того, американские органы попытались пресечь практику размещения заказов вне протокола: «За последнее полугодие выполнение заказов, не включенных в протокол, было весьма затруднено, а в настоящее время мы имеем письмо от Военного департамента, в котором указано, что внепротокольные заявки рассматриваться не будут.

Для размещения наших заказов на 70 комплектов подвижных мастерских фирмы “Каус” и взлетные металлические полосы, мы были вынуждены обратиться в Президентский комитет для утверждения, т. к. Военный департамент нам отказал в размещении этих заказов»⁴⁵.

Более детальные сведения о способах осуществления поставок, техническим характеристикам различных моделей ленд-лизских самолетов и их усовершенствовании согласно требованиям советской стороны, содержались в отчетах различных групп Авиаотдела. Так, в отчете группы по поставкам и отправкам бомбардировочных и транспортных самолетов, составленном начальником группы бомбардировочной авиации инженер-полковником П. К. Москалевым, 28 июля 1944 г., приводились детальные сведения по самолетам-бомбардировщикам В-25: «Согласно III Протокола США обязались поставить СССР с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г. 300 самолетов средних бомбардировщиков В-25. За исключением 5 самолетов с 75-мм пушками В-25, которые отправлены с завода “Норт Америкен” в г. Инглвуд, Калифорния, все самолеты поставлялись с завода “Норт Америкен” г. Канзас-Сити. Все самолеты доставлялись в Союз летом по Северной трассе через г. Фербенкс (Аляска), который является пунктом нашей приемки самолетов.

В месяц поставлялось от 8 до 30 самолетов (помесячный план — 25 самолетов). Общая сумма отправки самолетов за полгода и год точно совпадает с цифрами реквизиции R-12716. Поставка с завода производилась в основном по плану, но были отклонения, главным образом в сторону опережения плана, к чему мы все время стремились...

Все самолеты укомплектовывались и вооружались согласно спецификациям американских ВВС и наших дополнительных требований, выставляемых на основе боевого опыта и особенностей клиента. Самолеты уходили в Союз полностью укомплектованными и вооруженными в состоянии готовности выполнить боевую работу»⁴⁶.

По самолету А-20 план поставок по Протоколу в 1200 самолетов выполнен, однако имели место «случаи некомплектности». По самолету С-47 план Третьего протокола предусматривал поставку 240 самолетов — по 20 штук в месяц, что значительно превышало поставки по Третьему протокола. План

был полностью выполнен. «До сентября 1943 г. поставки самолетов производились заводом в Long Beach, а в сентябре — заводом “Дуглас” в Oklahoma City, который поставил 206 самолетов. Не ритмичная поставка самолетов в начале поставок по III Протоколу вызвана тем, что это был период освоения самолета С-47 новым заводом в Oklahoma City.

[...] Все полученные самолеты в Советский Союз перегонялись летом по Северной трассе. Перегонка самолетов с завода до Советского Союза в среднем отнимала около 20 дней... С 1 июля из всех полученных самолетов только 3 находились на пути в Фербенкс, остальные находятся в Советском Союзе. За весь период транспортировки самолетов летом была одна авария с самолетом № 42-92944, который был разбит американским летчиком 27.3.43 г. в Данвере при перегонке с завода. Выдать новый самолет в счет разбитого американцы отказались»⁴⁷.

Судя по отчету, в 1944 г. имели место изменения норм снабжения поставляемых самолетов запчастями: «Самолеты и моторы обеспечивались запчастями по нормам американской армии... Начиная с мая 1944 г. поставка запчастей для моторов, карбюраторов и магнето производится на основании московских списков. Московские нормы, как в номенклатурном отношении, так и в количественном отношении ниже американских норм». При этом ПЗК обращалась к американцам в просьбой начать поставку запчастей «по нашим нормам, начиная с января 1944 г., но американцы начали поставлять запчасти по нашим нормам только начиная с мая 1944 г.». Приведенные в отчете бомбардировочной группы цифры показывали, что «поставка запчастей по диверженам (переадресации. — *Примеч. авт.*) растягивается на целый год...»⁴⁸.

Важнейшую роль в усовершенствовании процесса поставок ленд-лизовой техники в СССР играла «обратная связь» с советской стороной, выполнение технических усовершенствований американской техники по требованиям СССР. В указанном выше отчете бомбардировочной группы Авиаотдела, к примеру, содержалась характеристика механизма «обратной связи» в случае с самолетом В-25. Как пишет начальник бомбардировочной группы инженер-полковник Москалев, «самолеты В-25, которые мы получали по III Протоколу, являются хорошими самолетами своего класса, хотя по скорости они несколько устарели. Ввиду особенностей нашей фронтовой работы и климата был выставлен ряд требований по изменениям и переделкам в оборудовании, комплектации и вооружении самолетов.

Так, за истекший период на наших самолетах был проведен ряд дополнительных работ по подготовке и эксплуатации самолетов в зимнее время, к самолетам прикладывался ряд дополнительного оборудования и инструмента, [...] дополнительные крыльевые бомбодержатели и на последнем опытном самолете были установлены: новый бомбовый прицел М-9 Норден и новый автопилот С-1, что должно значительно повысить точность бомбометания. На заводе, откуда шли самолеты, мы имели представителя авиационного отдела, задачей которого было инспектирование наших самолетов, их состояние и комплектация и информация отдела по всем вопросам. Оконча-

тельная приемка самолетов производилась в Фербенксе аппаратом военной приемки»⁴⁹.

Усовершенствования в американскую техники вносились и по ходу дела на советско-германском фронте. По вопросу об использовании американских самолетов обменялись мнениями нарком внешней торговли А. И. Микоян и посол США в СССР А. Гарриман во время их встречи 18 апреля 1944 г. Говоря о своей поездке на север СССР, в ходе которой состоялась передача советской стороне крейсера «Милуоки», Гарриман, в частности, сообщил, что «при посещении советских летчиков в Мурманске он беседовал с генералом Андреевым, который высказал пожелание получить американские самолеты Р-47. Господин Гарриман имел возможность убедиться, как умело советские летчики используют американские бомбардировщики “Бостон” в качестве торпедоносцев».

Как следовало из записи беседы, «тов. Микоян подтвердил, что военно-морская авиация действительно использует этот самолет как торпедоносец, армейская же авиация этот самолет не хвалит. Г-н Гарриман заметил, [...] что летчики высказали хорошее мнение о самолете “Аэрокобра”. Тов. Микоян подтвердил, что у нас все довольны самолетом “Аэрокобра”»⁵⁰.

Ярким примером организации авиационной ленд-лизовой поставки в СССР может служить выполнение реквизиции «RUN-402» (поставки 48 самолетов РВН-1), отчет о чем был включен отдельно в указанный выше отчет по группе бомбардировочной авиации за период действия Третьего протокола. В отчете указывалось, что «вопросом поставок самолетов РВН-1 в СССР авиационный отдел начал заниматься в январе 1944 г. в соответствии с полученным указанием заместителя наркома НКВТ тов. Семичастнова.

К 18 марта 1944 г. отдел получил принципиальное согласие Морского департамента США на поставку в СССР 48 самолетов РВН-1 (Каталина). Телеграфное разрешение НКВТ на поставку этих 48 самолетов было также получено нами в марте 1944 г.

18 марта 1944 г. отделом была выписана реквизиция 48 самолетов RUN-402 на 48 самолетов РВН-1 и запчасти к ним для представления ее на одобрение в Морской департамент.

В части поставок в СССР 48 самолетов РВН-1 реквизиция была немедленно одобрена, и все 48 самолетов в период с 1 апреля 1944 г. по 1 мая 1944 г. были поставлены из Филадельфии (Морской судостроительный завод) в морскую авиабазу, находящуюся в Елизабет-Сити в готовом виде для отправки в СССР.

Что касается запчастей, то окончательное решение Комитета по выделению авиационного имущества союзным государствам состоялось только 18 мая 1944 г. По этому решению нам были выделены следующие запчасти:

1. Моторы Р-1830-92. Мы просили 100 моторов R-1830-92. Нам выделено 96 моторов. 48 были отправлены на пароходе “Менжинский” во Владивосток. Оставшиеся 48 моторов были отправлены в Нью-Йорк 26 июня, откуда последние в июле 1944 г. должны быть отправлены в один из северных портов СССР.

2. Винты “Гамильтон” Гиброматик. Мы просили 100 винтов 100 запасных лопастей. Нам выделено 96 винтов и 100 запасных лопастей»⁵¹, а также целый список другого оборудования и обмундирования экипажей.

Отдельная история была связана с решением организационных вопросов размещения и обучения экипажей, и ее тоже можно рассматривать как пример практического сотрудничества между американской и советской сторонами. Для обучения и освоения в эксплуатации самолета РВН-1 прибывшими из СССР экипажами Морским департаментом США была выделена специальная военно-морская база в Элизабет-Сити. Сотрудничество было взаимным: на базе было приготовлено все необходимое для 180 человек. Американцы для обслуживания наших экипажей при обучении и тренировке выделили на эту базу 350 человек солдат и офицеров, среди которых было более 15 переводчиков. Необходимое наличие летчиков, инженеров и других специалистов на базе было в достаточном количестве. Филадельфийский завод по нашей просьбе принимал... деятельное участие в обучении и тренировке экипажей.

Завод прислал 2-х летчиков-испытателей, одного инженера по весовому балансу самолета и бригаду рабочих». По мнению советской стороны, этого было достаточно «для нормального обучения и проведения всех необходимых подготовительных работ к перелету»⁵².

В отношении отправок самолетов и запчастей докладывалось, что по 1 июля 1944 г. включительно из Элизабет-Сити в СССР отправлено 32 самолета РВН-1. На 1 июля в Элизабет-Сити оставалось 16 самолетов, готовых к отправке в СССР. «Экипажей же в наличии имелось только 6. Если в период до 10 июля придут дополнительно 10 экипажей, остающиеся 16 самолетов могут быть отправлены в Союз к 15 июля».

Что касалось запчастей, то они были «более чем на 90% отправлены в Портленд» и встретились с обычными проблемами, возникавшими при отправках: «Отправка в Союз из Портленда, за исключением 48 моторов, не произведено. На двух июльских пароходах, отправляющихся из Портленда, эти запчасти будут частично отправлены».

Кроме того, часть оборудования даже не была доставлена в порт согласно заявке: «Плохо выглядит дело по отправкам инструмента для капитального ремонта моторов R-1830-92, который ввиду недостатка его в Морском департаменте еще не скомплектован и не отправлен в Портленд. Необходимые меры по ускорению отправки этого инструмента нами принимаются».

По вопросу о качестве и комплектности отправленных самолетов в отчете констатировалось, что «все самолеты РВН-1, отправляемые в Союз, являются качественными и полностью оборудованными, согласно спецификаций принятых для этого типа самолета Морским департаментом США.

В пути следования самолетов из Элизабет-Сити в СССР последние показали себя вполне надежными в работе. Имевшие место случаи обрыва отдельных радиоантенн в перелете, что вызвало дополнительные работы на посадочных базах, являлось неприятным дефектом, который... не может изменить оценку самолета РВН-1, как... надежного и безотказного в длительных марш-

ругных перелетах. В настоящее время дефект обрыва антенн по нашему требованию устранен»⁵³.

По оценке автора отчета инженер-полковника П. К. Москалева, общее специальное оборудование, «установленное на этих самолетах, является хотя и старым, но имеющим применение в оборудовании этого типа самолетов в США. Это относится и к радиостанциям, к радару и другим приборам. Из предметов специального оборудования самолета РВН-1 нам было отказано в установке на 48 самолетах прицелов Норден М-9 и радиостанции для слепой посадки».

По поводу возможностей поставок самолетов РВН-1 в СССР начальник группы бомбардировочной авиации заявил, что по указанию НКВТ ПЗК подавала заявку в Морской департамент США о поставке в счет Четвертого протокола 120 самолетов РБУ-5А, поставлять их американцы отказались, поскольку «все самолеты РБУ-5А распределены между потребителями». А к моменту написания доклада последние самолеты были сняты с производства. Поэтому Морской департамент США предложил вместо запрошенных РБУ-5А поставить в СССР 90 самолетов РВН-1.

По сообщению автора отчета, «предложение это в НКВТ было одобрено, на основании чего были получены специальные указания по выписке реквизиции на 90 самолетов РВН-1. Морской департамент США все 90 самолетов поставит в СССР в период с 1 июня 1944 г. по 1 июля 1945 г. Учитывая невозможность перегонки самолетов РВН-1 по установленной трассе в течение всего года мы сделали запрос о поставке в счет 90 самолетов 30 РВН-1 в период до 1 августа 1944 г. с тем, чтобы все они могли быть отправлены в Союз до 15–20 августа с. г.»⁵⁴.

Просьба об отправке самолетов Р-47 вне протокола и ее реализация отмечены в последующих отчетах Авиаотдела ПЗК. В целом, согласно отчету по поставке и отправке самолетов-истребителей за период действия Третьего протокола, составленному начальником группы истребительных самолетов инженер-полковником А. А. Гусевым, за отчетный период было фактически отправлено с заводов самолетов-истребителей:

Американские обязательства:	Р-40 с завода «Кертис»	850
	Р-39 с завода «Белл»	1284
	Р-63 с завода «Белл»	66
ВСЕГО		2200
Английские обязательства:	Р-39 с завода «Белл»	1715
	Р-63 с завода «Белл»	85
ВСЕГО		1800
Внепротокольные поставки:	Р-47 с завода «Репаблик»	203
Общее количество самолетов фактически поставленных с заводов		4203

Все самолеты были отправлены с заводов до 1 июля 1944 г. Таким образом, программа Третьего протокола «своевременно и полностью заводами выполнена»⁵⁵.

В примечание были внесены некоторые уточнения: «1) Исключение составляют самолеты Р-39, которых должно быть поставлено 3000, фактически поставлено 2999. Вместо одного недоданного самолета Р-39 мы получили больше на один самолет Р-63 (этот самолет превосходит по своим летно-тактическим данным самолет Р-39). Следовательно, по заводу Белл задолженности нет.

2) Вместо 200 самолетов Р-47 (вне протокола) мы получили с завода Репаблик 203. Разница в 3 самолета получилась за счет выполнения американцами нашей письменной просьбы о поставке в СССР 3 самолетов Р-47 с целью ознакомления. Эти самолеты по требованию НКВТ были отправлены через Северную трассу».

По данным отчета группы истребительных самолетов, за период действия Третьего протокола из США в СССР было фактически отправлено:

Американские обязательства:	Р-40 отпр. в упаковке	835
	Р-39 отпр. в упаковке	637
	Р-39 отпр. летом	615
	Р-63 отпр. летом	3
ВСЕГО		2090
Английские обязательства:	Р-39 отпр. в упаковке	405
	Р-39 отпр. летом	1318
ВСЕГО		1723
Внепротокольные поставки:	Р-47 отпр. в упаковке	158
	Р-47 отпр. летом	3
ВСЕГО		161

Всего за период Третьего протокола было отправлено самолетов-истребителей 3974, из них в счет Второго протокола — 182, в счет Третьего протокола — 3792.

За период действия Третьего протокола не было отправлено в СССР следующее количество самолетов-истребителей (в счет Третьего протокола): Р-39 — 206, Р-63 — 148, Р-47 — 42, Р-40 — 15, всего недоотправлено — 411 самолетов. Из этих 411 самолетов 21 был разбит американскими пилотами при доставке в Фербенкс, и как указывалось в общем отчете, «эти самолеты возмещены не будут»⁵⁶.

По состоянию на 1 июля 1944 г. «недоотправленные 390 самолетов находились в следующих пунктах: Р-39 в Фербенксе — 32, Р-63 в Фербенксе — 12, Р-39 по пути в Фербенкс — 37, Р-63 на пути к Фербенксу — 26, Р-39 в Грейт-

Фолсе — 72, Р-63 в Грейт-Фолсе — 37, Р-39 на пути в Грейт-Фолс — 44, Р-63 на пути в Грейт-Фолс — 73»⁵⁷.

Согласно отчету, «все отправленные самолеты были обеспечены запчастями и необходимым оборудованием. Снабжение самолетов запчастями производилось в плановом порядке по диверженам. С 1 июля 1943 по 1 февраля 1944 г. дивержены, обеспечивающие снабжение запчастями самолетов, были составлены по нормам американских ВВС. Дивержены, обеспечивающие снабжение самолетов, поставляемых начиная с февраля 1944 г. составлены по нормам НКВТ, ревизованным Военным департаментом.

Моторные запчасти поставляются по нормам НКВТ, ревизованным Военным департаментом начиная с декабря 1943 г. (с июля по декабрь 1943 г. поставлялись по нормам американских ВВС). Ремонтные инструменты, специальное оборудование поставлялись по дополнительным реквизициям»⁵⁸.

Помимо этого, все отправленные самолеты-истребители были обеспечены описанием самолетов, моторов и агрегатов и другой технической литературой, что имело важнейшее значение в деле их использования в СССР.

По общим данным американской стороны, приведенным в книге Р. Джонса, о поставках самолетов в СССР, с 22 июня 1941 по 20 сентября 1945 г. было получено на заводах 14 798 самолетов, потеряно в пути 734, прибыло к месту назначения — 14 062, поставлено в СССР к месту назначения — 14 018 (без морских патрульных самолетов и морских бомбардировщиков)⁵⁹. Морских патрульных машин, согласно данным отчета о военной помощи, составленного Администрацией ленд-лиза, было поставлено 185 штук.

3. Поставки бронетанковой техники

Другим важным направлением поставок вооружений были поставки бронетанковой техники. Согласно данным сводного отчета ПЗК по размещению заказов через Ленд-лиз с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г., эта техника числилась в общем разделе «Военные поставки» и объединялась в довольно обширную группу под названием «Танки, бронемшины, ремонтные мастерские, трайлеры и запчасти». Общая сумма размещенных реквизиций, которые были все размещены (оформлены контрактом) по этим статьям составляла 555 255 468 долл., поставлено в порты было на сумму 546 697 343 долл., и отгружено в СССР — на 546 638 775 долл.

Обязательства по средним танкам М4А2 были выполнены в полном объеме — подано реквизиций и принято Ленд-лизом, размещено (оформлено контрактом), поставлено в порты и отгружено в СССР — 5375 штук на сумму 372 054 738 долл. Такая же картина наблюдалась с легкими танками — 1680 штук на сумму 46 692 197 долл. В целом выполнены обязательства по таким видам поставок, как броневездеходы, бронемшины М3А1, ремонтные танки, полевые ремонтные мастерские и запчасти и оборудование для них, моторы Крайслера, танковые трейлеры, понтонные мосты и др. Тягачи

к мостам 5–6 тонн не были до конца отгружены в СССР на 15 сентября 1945 г., семитрейлеры к мостам и 2,5-тонные прицепы к тягачам не были поставлены, отсюда получилось небольшое расхождение в общих суммах оформленных заказов и реальных поставок в СССР⁶⁰.

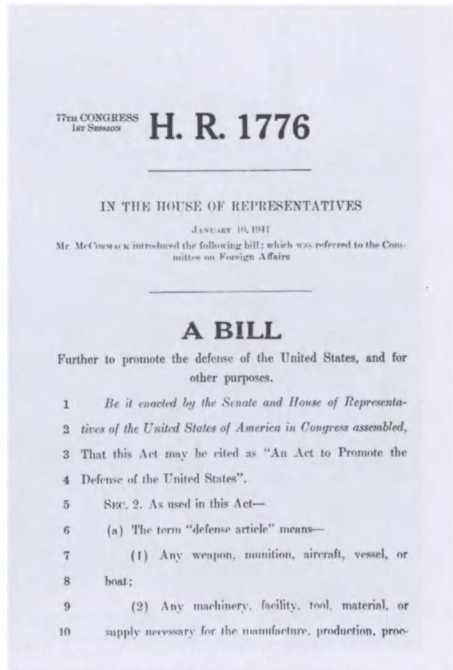
Расхождения в цифрах поставок бронетанковой техники по данным советских и американских органов были очень небольшими. К примеру, за период с 1 октября 1941 по 30 июня 1944 г. было поставлено по статье 1а1 — танки легкие: по данным Закупочной комиссии и Администрации внешней экономики — 1680 шт., по данным Администрации внешней экономики: поступило в порты СССР и Персидского залива — 1237, потери в пути составили 443 шт. По статье 1а2 по данным Закупочной комиссии поставлено 3299 шт., по данным Администрации внешней экономики — 3306 шт., т. е. на 7 машин больше, поступило в порты СССР и Персидского залива — 2816, потери в пути — 405, находилось в пути в СССР на 1/VII-44 — 85 шт. Совпадали данные по поставкам 76-мм противотанковых самоходных пушек (ст. 1б1) — 5 штук, 57-мм противотанковых самоходных пушек — 650 шт., 37-мм самоходных пушек (1б4) — 100 шт. (из них поступило в порты 74, находилось в пути в СССР на 1/VII-44 — 26), самоходных счетверенных пулеметов 50 кал. (1б5) — 1000 шт. (из них поступило в порты 997, находилось в пути в СССР на 1/VII-44 — 3). 3" противотанковых самоходных пушек (ст. 1б3) было поставлено по данным ПЗК 50, по американским данным — 52 (все поступили в порты СССР и ПЗ), броневездеходов (ст. 1в) — соответственно 738 и 740 шт. (664 поступили в порты СССР и ПЗ, 54 погибли в пути, 22 находилось в пути в СССР), бронемашин (ст. 1г) — соответственно 2844 и 2835 (поступили в порты СССР и ПЗ 2436, погибло в пути 218, находилось в пути в СССР 181).

Всего по данным ПЗК было экспортировано 10 366 шт. бронетанковой техники, по данным Администрации внешней экономики — 10 368, т. е. лишь на 2 шт. больше. Из них, по американским данным, поступило в порты СССР и ПЗ 8931, погибло в пути 1120, находилось в пути в СССР на 1/VII-44 — 317 шт.⁶¹.

При организации ПЗК танковый отдел являлся одним из важнейших, в связи с огромным значением, которое придавалось советским руководством поставкам танков в первые годы войны. На заседании Комиссии совместно с начальниками отделов от 24 апреля 1942 г. был заслушан, в том числе и доклад тогдашнего начальника танкового отдела Демьяненко, который доложил о ходе текущих поставок бронетехники. Он сообщил, что «по Московскому протоколу должны поставить 2250 танков (по указанию Москвы в любых пропорциях средних и легких), т. е. начиная с 1 октября по 250 шт. в месяц. До февраля месяца с поставками было плохо. За 3 месяца — октябрь, ноябрь и декабрь — вместо 750 шт. было поставлено 177 шт., в январе вместо 250 шт. — 52 шт., в феврале поставки начали улучшаться и поставлено вместо 250 шт. 244 шт., в марте поставлено 365 шт. [...] Всего на сегодня отгружено 1418 шт., находятся в порту и в пути к портам итого 1482 шт. По апрель включительно мы должны отгрузить 1750 шт., следовательно, на сегодня выполнено 84%». При этом докладчик отметил, что на последней «конференции»



Президент США Ф. Рузвельт подписывает Закон о ленд-лизе 11 марта 1941 г.



Закон о ленд-лизе. Титульный лист



Карта Красноярской воздушной трассы, начавшей действовать в 1942 г. Это часть трассы «Аляска — Сибирь», протянувшейся от Фэрбенкса на Аляске (США) через Берингов пролив, Уэлькаль, Якутск и Красноярск



**Митинг 22 сентября 1941 г. на танковом заводе «Railway Carriage and Wagon Company» в связи с отправкой танка «Валентин» в СССР.
Выступает посол СССР в Великобритании И. М. Майский**



**Подписание Московского протокола 1 октября 1941 г.
во время трехсторонней конференции СССР,
США и Великобритании по снабжению в Москве**



Встреча делегаций США и Великобритании, прибывших в Москву на конференцию, с представителями СССР. Слева направо: глава делегации США А. Гарриман, глава делегации Великобритании У. Бивербрук, посол СССР в США К. А. Уманский, заместитель народного комиссара иностранных дел СССР А. Я. Вышинский, 28 сентября 1941 г.



Справа налево: нарком иностранных дел СССР В. М. Молотов, председатель СНК СССР И. В. Сталин, посол США в СССР А. Гарриман и премьер-министр Великобритании У. Черчилль и заместитель министра иностранных дел Великобритании А. Кадоган во время визита У. Черчилля в Москву в августе 1942 г.



Слева направо: председатель СНК СССР И. В. Сталин, президент США Ф. Рузвельт, премьер-министр Великобритании У. Черчилль на Тегеранской конференции 28 ноября — 1 декабря 1943 г.



Слева направо: генералиссимус Китайской Республики Чан Кайши, президент США Ф. Рузвельт, премьер-министр Великобритании У. Черчилль, супруга Чан Кайши Сун Мэйлин на 1-й Каирской конференции, 22–26 ноября 1943 г.



У. Черчилль и И. В. Сталин: неформальное общение



Лидеры «Большой тройки» на банкете. Слева направо: президент США Ф. Рузвельт, премьер-министр Великобритании У. Черчилль, председатель СНК СССР И. В. Сталин



**Эдвард Стеттинус —
первый руководитель
Администрации ленд-лиза**



**Нарком внешней торговли
А. И. Микоян — главный
куратор программы ленд-лиза
с советской стороны**



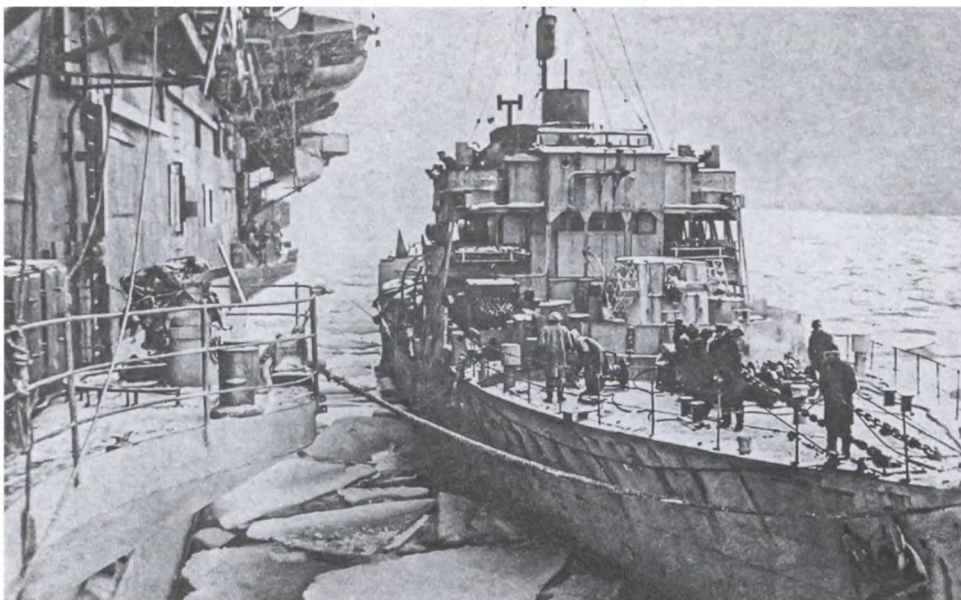
**Президент США Ф. Рузвельт и нарком иностранных
дел СССР В. М. Молотов в Вашингтоне, 1942 г.**



Корабли северного конвоя. Суда арктических конвоев прибывали в северные порты СССР — Архангельск и Мурманск



Британский истребитель «Харрикейн» Mk.IIB в Мурманске на аэродроме Ваенга, осень 1941 г.



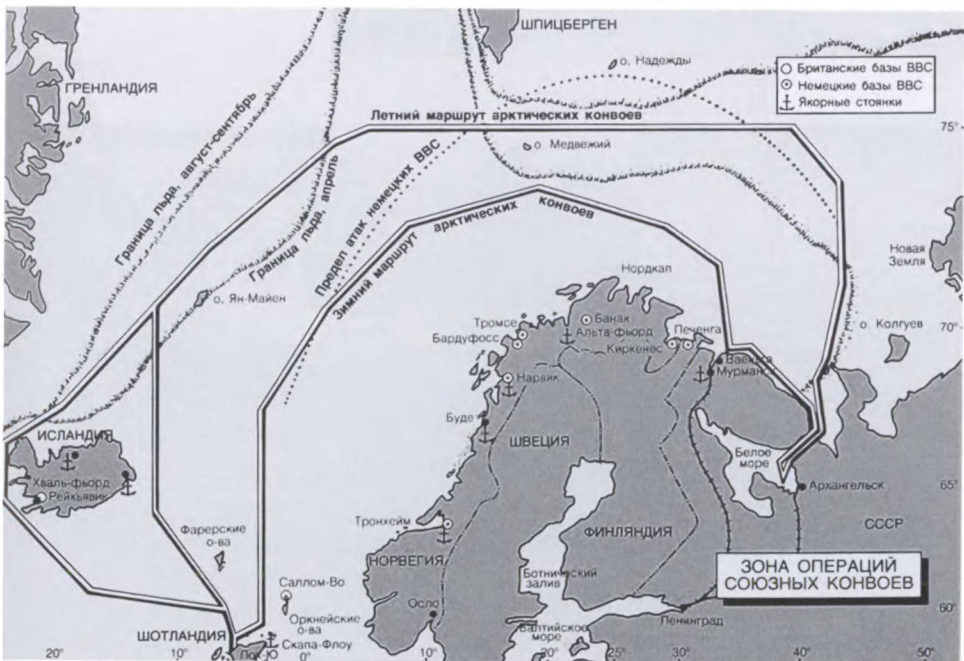
**Первый союзный конвой под названием «Дервиш»
прибыл в Архангельск 30 августа 1941 г.**



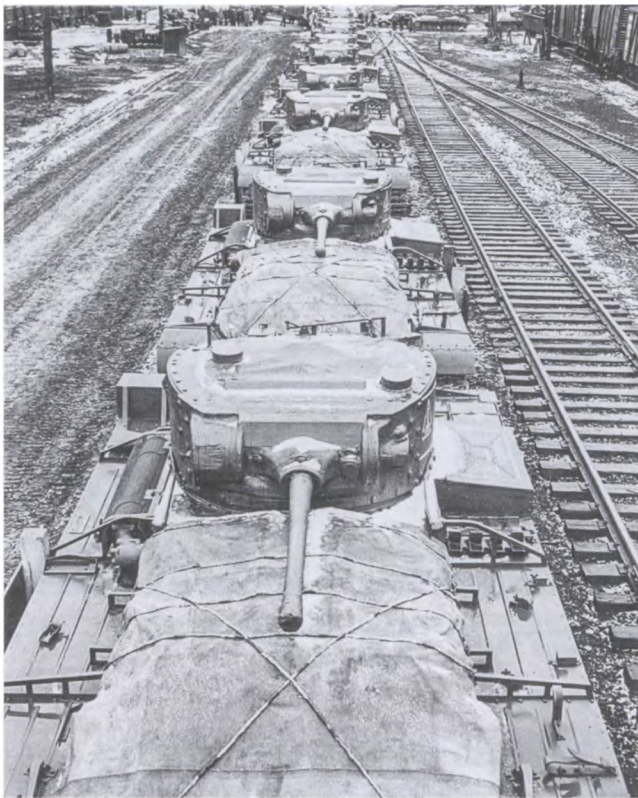
**Корабли северного конвоя PQ-17,
отправленные в СССР 27 июня 1942 г.**



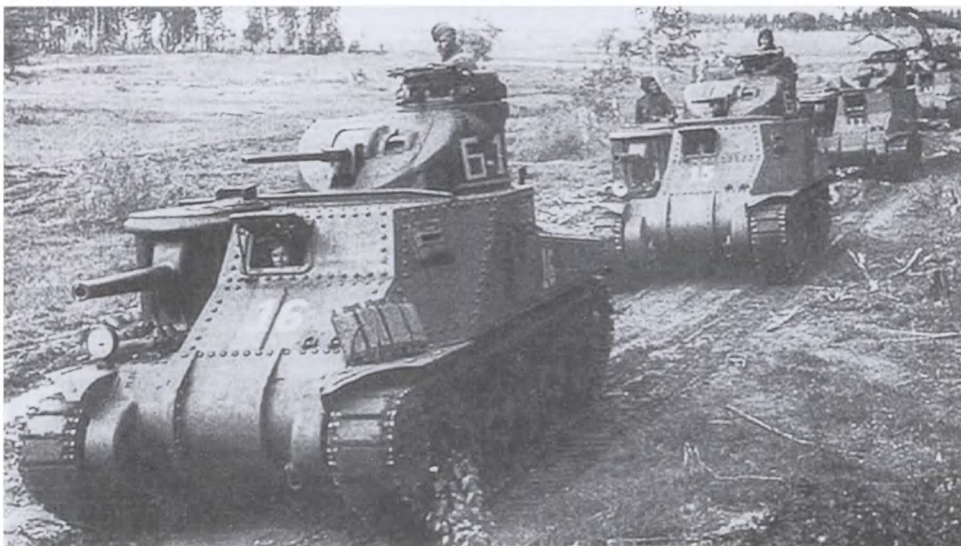
Северный конвой PQ-17, подвергшийся нападению кригсмарине в начале июля 1942 г. Вид с воздуха



Карта маршрутов северных конвоев в СССР



**Эшелон
с канадскими танками
«Валентайн VI»,
благополучно
прибывшими в феврале
1942 г. в Мурманский
порт**



Американский танк М3 «Ли» на советском фронте



Ящики с фруктами, приготовленные к отправке из США в СССР

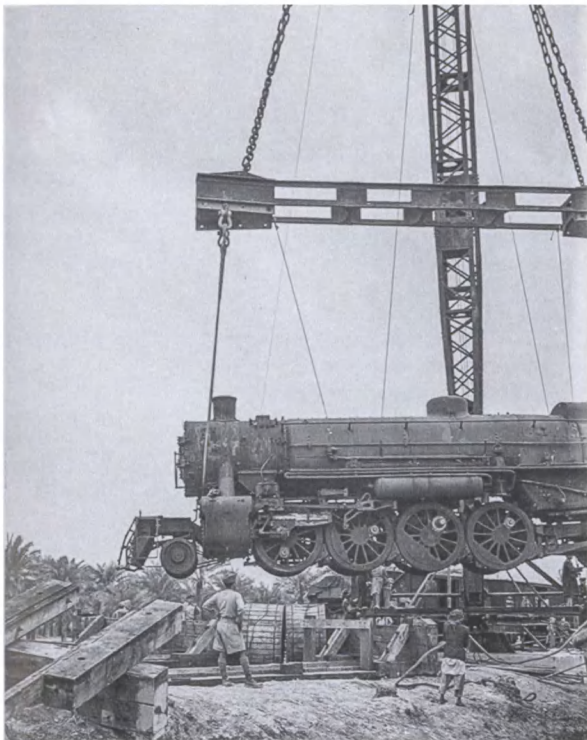


Разгрузка в Мурманском порту продовольствия, поставленного в СССР по ленд-лизу, октябрь 1942 г.

**Николай Герасимович
Кузнецов (1904–1974),
народный комиссар
Военно-морского флота
в 1939–1946 гг.,
член Ставки Верховного
Главкомандования,
в том числе руководил
поставками по ленд-лизу,
осуществляемыми ВМФ**



Борьба с обледенением на британском корабле северного конвоя «Сцилла», Атлантика, февраль 1943 г.



**Ленд-лизовский паровоз
сгружают на берег
в иранском порту**

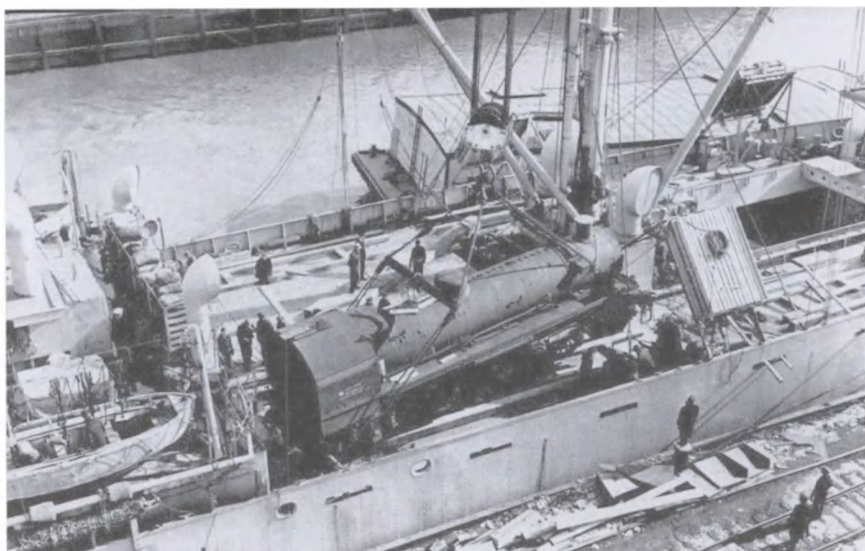


**Местные жители рядом с конвоем ленд-лизовских
грузовиков в Восточном Иране, 1943 г.**

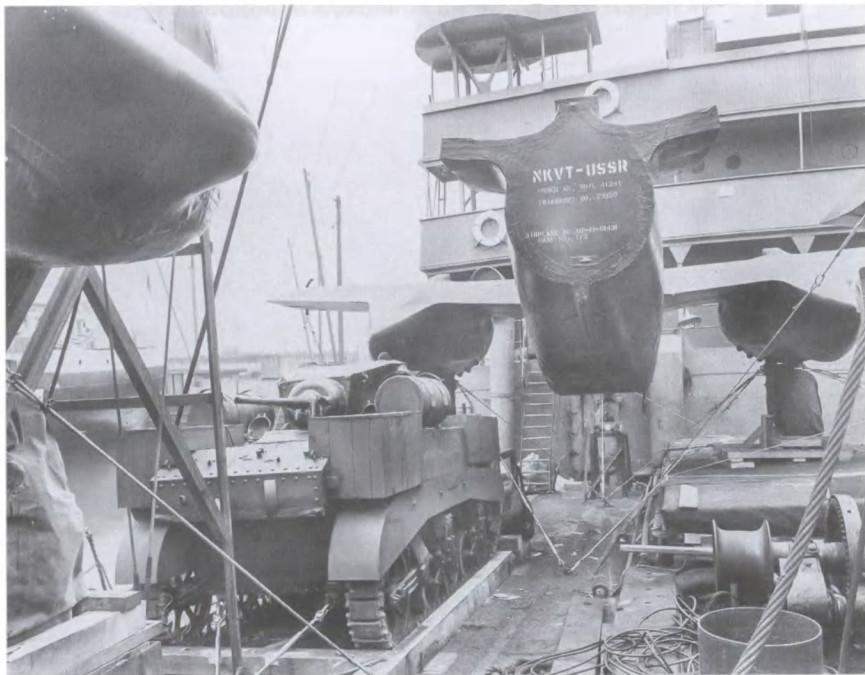
Генерал А. Н. Королев и генерал-майор Д. Коннолли, командующий сервисной службой США в Персидском заливе, пожимают руки на фоне первого поезда, прошедшего по иранскому маршруту ленд-лиза, 1943 г.



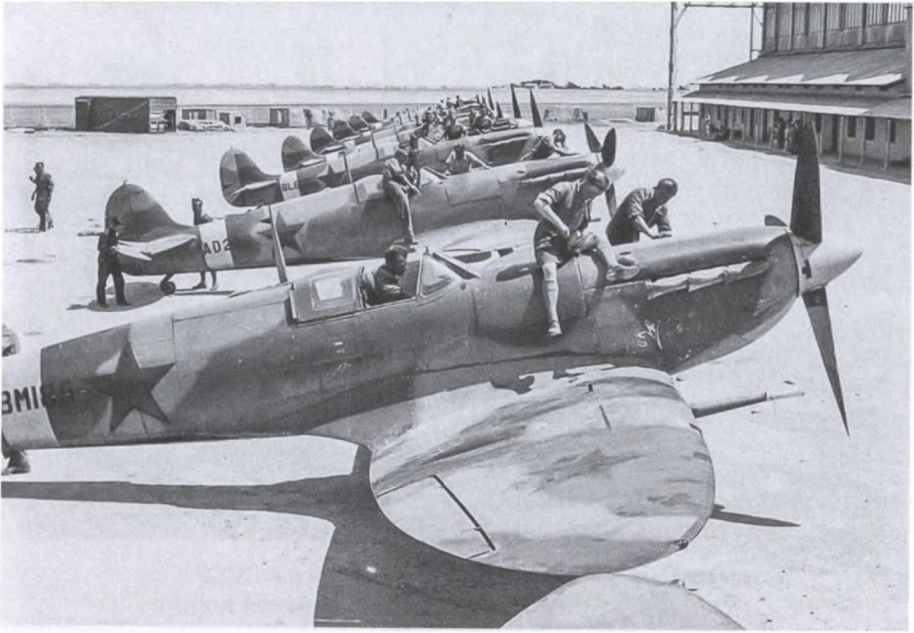
Транспортное судно типа «Либерти» и грузы для отправки по ленд-лизу в американском порту



**Погрузка паровоза, поставленного в СССР
по ленд-лизу по Трансиранской железной дороге**



**Легкий танк М3А1 «Стюарт» и штурмовик «Дуглас»
А-20С «Хэвок» на борту судна, направлявшегося
в Советский Союз по программе ленд-лиза**



**Подготовка британских истребителей «Спитфайр»
к перелету в СССР на иранском аэродроме**



**Специально для нужд ленд-лиза рядом с иранскими портами
были построены несколько автомобильных заводов, находившихся
под управлением «Дженерал моторс»**



Американский бомбардировщик «Дуглас» А-20 «Бостон», разбившийся в районе аэропорта Номы (Аляска, США) при доставке в СССР по ленд-лизу. Позднее самолет был отремонтирован и доставлен на советско-германский фронт



Советские летчики принимают поставленные по ленд-лизу самолеты «Дуглас» А-20 «Бостон»



Погрузка продовольствия на корабли для отправки в СССР





Слева направо: И. А. Еремин и генерал-лейтенант Л. Г. Руденко — от Правительственной закупочной комиссии СССР в США — и Кларк Х. Майнор от «Интернешнл дженерал электрик компани» во время приемки военной техники и оборудования, поставляемых из США в СССР по ленд-лизу, 1943 г.



Председатель Комитета военного производства США Д. Нельсон



**Представители Правительственной закупочной комиссии на приеме с кинозвездами США 1940-х гг. в консульстве СССР в Лос-Анджелесе.
Слева направо: А. И. Беляев, Кэри Грант, М. Н. Костюк (4-й)**



Кларк Х. Майнор, председатель «Интернешнл дженерал электрик компани» передает представителям Правительственной закупочной комиссии СССР в США передвижную силовую установку, 1943 г.

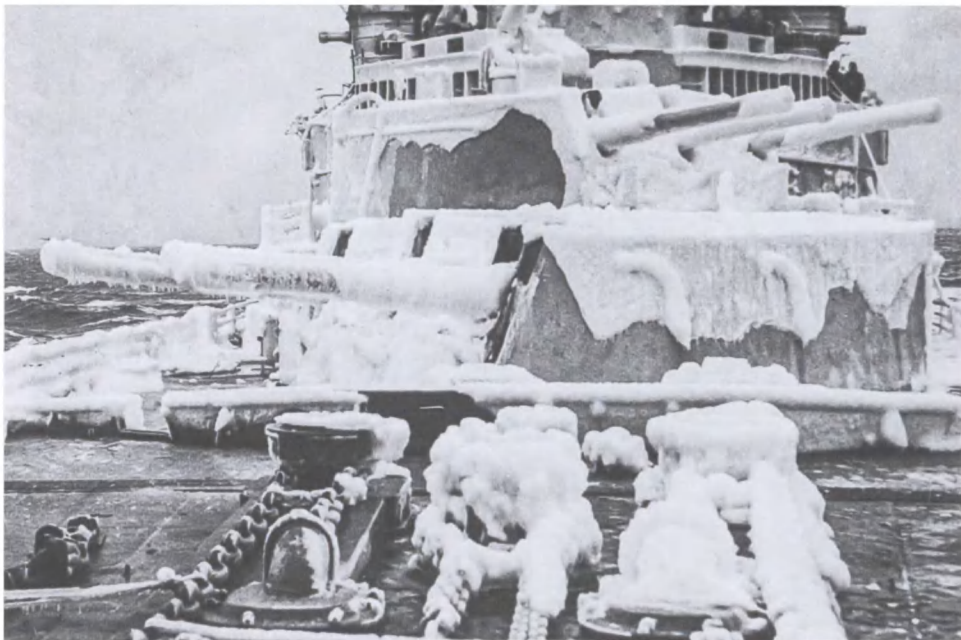


**Удостоверение начальника
Валютно-экономического отдела
Федора Петровича Быстрова.
Оригинал**

**Сотрудник ПЗК А. С. Владимиров
с семьей, 1947 г.**



**Сотрудники Правительственной закупочной комиссии СССР в США
с супругами, г. Вашингтон, лето 1945 г. Слева направо: Вера Алексеевна Нейман,
Федор Иванович Белов — генерал-майор войск связи, начальник Отдела
связи ПЗК, Ольга Януарьевна Белова, Михаил Самойлович Нейман — доктор
технических наук, профессор, заместитель начальника Отдела связи ПЗК**



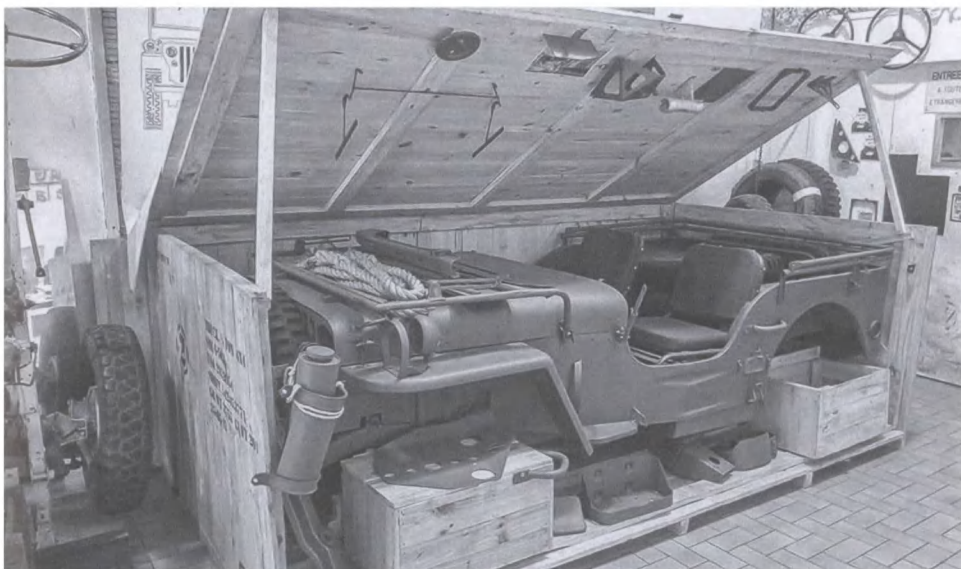
**Британский легкий крейсер «Белфаст» —
участник северного конвоя зимой 1942/1943 гг.**



**Автомобиль-амфибия GMC DUKW-353 «Утенок»,
выпущенный заводом «Дженерал моторс» и поставлявшийся
по ленд-лизу в СССР в 1943–1944 гг.**



**Легковой автомобиль «Виллис» американского производства,
поставляемый по ленд-лизу Красной армии**



**Американский автомобиль «Виллис» МВ в ящике
для транспортировки в СССР**



Советские солдаты принимают ящики с продовольствием, прибывшие по ленд-лизу



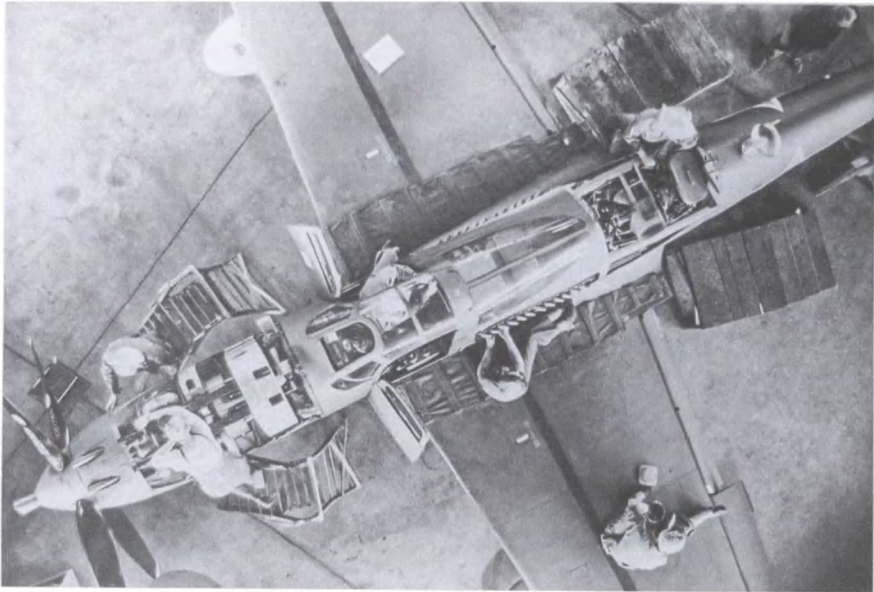
Свиная тушенка, предназначенная для отправки в СССР



**СССР получил от США 5000-й самолет Р-39 «Аэрокобра»,
10 сентября 1944 г.**



**Фотография на память советских и американских летчиков
на аэродроме в Фэрбенксе (Аляска, США) у истребителя
«Белл» Р-63 «Кингкобра»**



**Сборка ленд-лизовского самолета «Белл» Р-63 «Кингкобра»
на американском заводе, с нанесением звезд —
опознавательных знаков советских ВВС**



Самолеты Р-63 «Кингкобра» над Ниагарским водопадом, 1944 г.



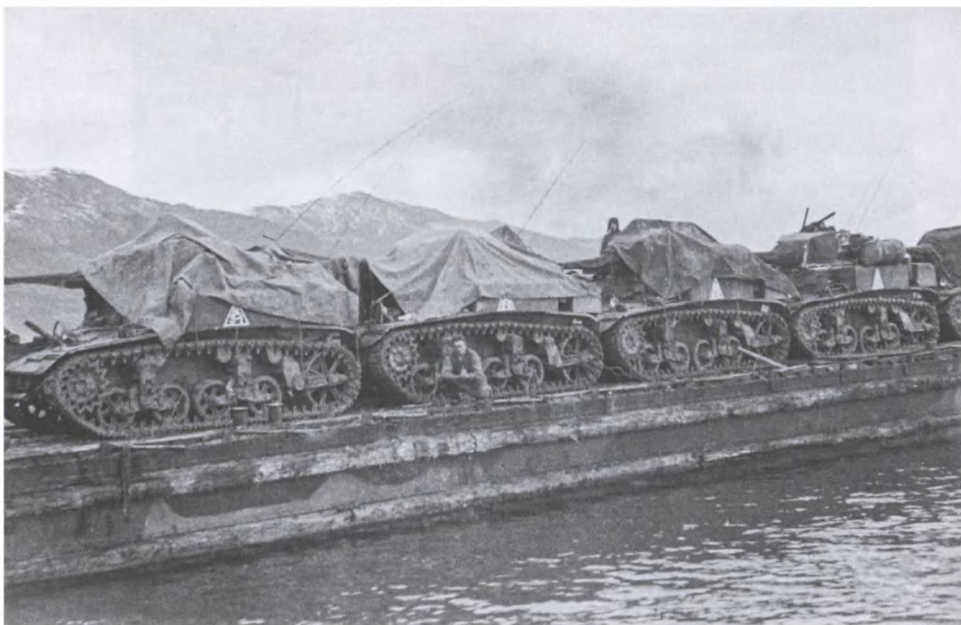
Конвейерная сборка под открытым небом грузовиков «Студебеккеров», полученных по ленд-лизу, на Горьковском автомобильном заводе им. В. М. Молотова, лето 1943 г.



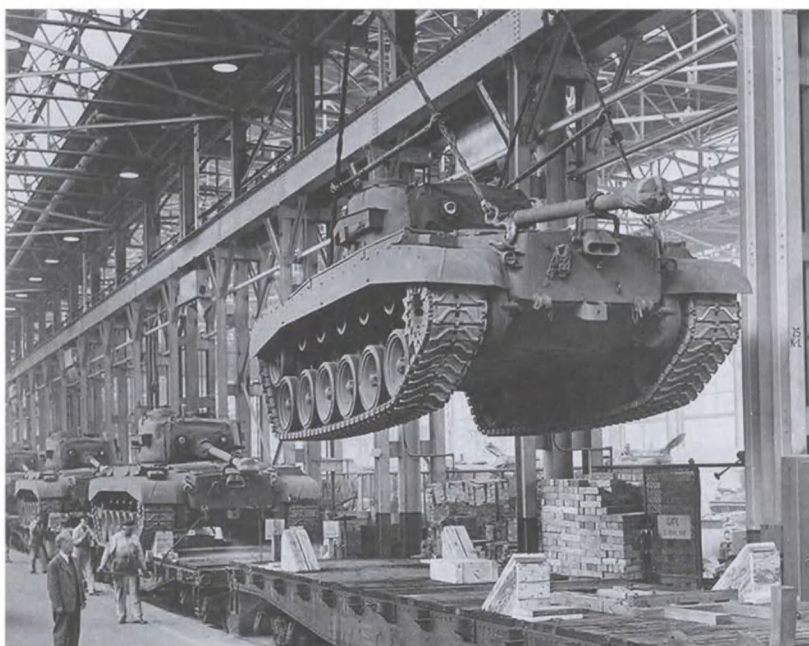
Советские войска входят в чешский город Тржебонь, апрель 1945 г. Бойцы едут на ленд-лизинговом грузовике «Студебеккер»



Американские грузовики, доставленные по ленд-лизу в СССР



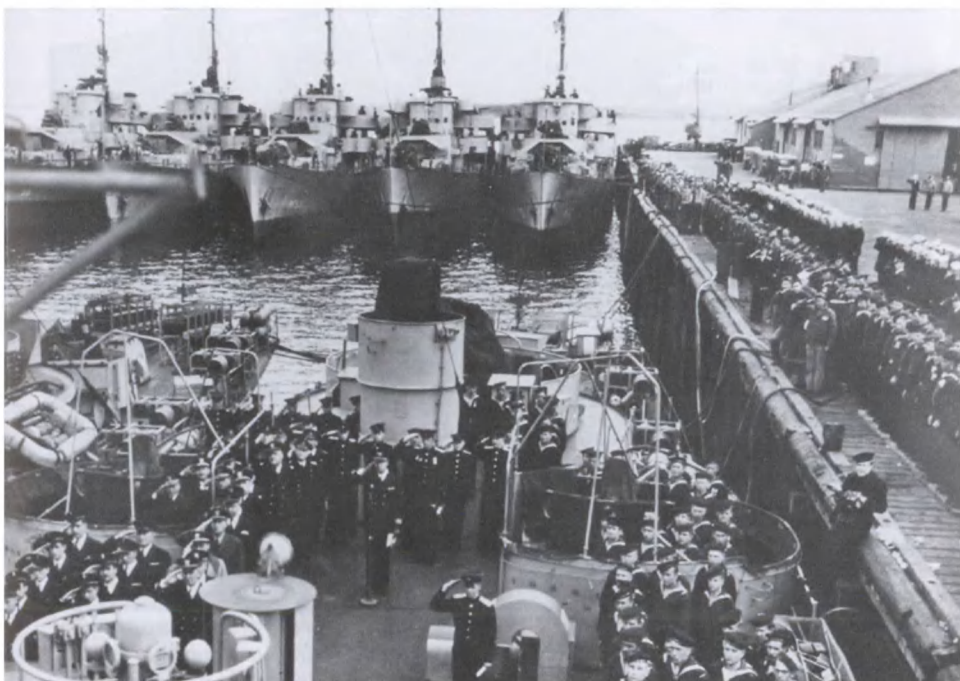
Баржа с американскими легкими танками М3 «Стюарт», поставленными СССР по ленд-лизу



Танк М26 «Першинг» опускают на железнодорожную платформу для транспортировки. Танковый арсенал в Детройте, 1945 г.



**Ленд-лизовские торпедные катера А-2 «Хиггинс»,
вошедшие в состав Северного флота СССР**



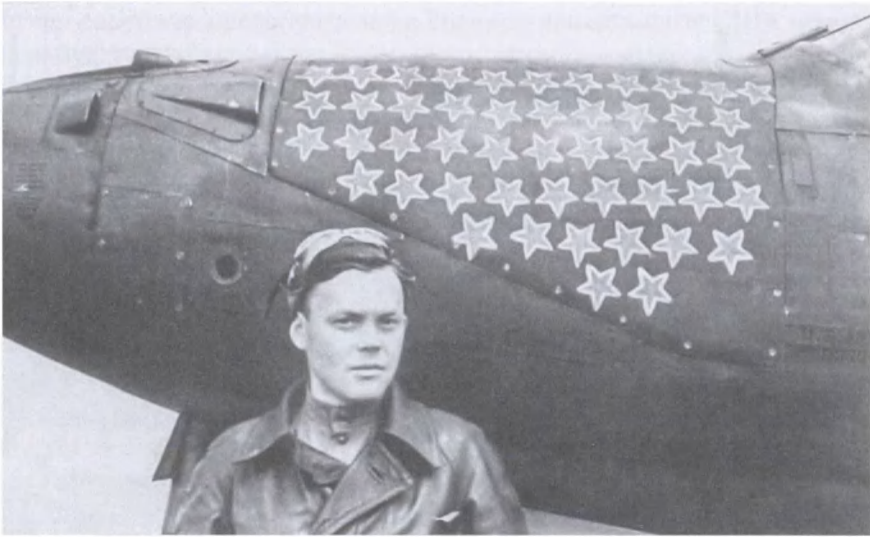
**Передача советским морякам фрегатов типа «Такома»
из состава американского флота, 1945 г.**



Иван Михайлович Майский вручает орден Ленина полковнику британской авиации Генри Рэмсботту-Ишервуду и награждает группу британских летчиков



Заместитель командира эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС ВМФ Герой Советского Союза гвардии старший лейтенант Н. М. Диденко (второй слева) возле американского истребителя P-39 «Аэрокобра» обсуждает с товарищами воздушный бой. На фюзеляже истребителя изображен орел с немецким летчиком в клюве и разрушенным немецким самолетом в лапах



**Летчик-истребитель, заместитель командира
16-го гвардейского истребительного авиаполка, дважды Герой
Советского Союза Григорий Андреевич Речкалов возле своего
самолета P-39 «Аэробра»**



**Летчик В. А. Пашутов (первый слева) с боевыми товарищами
из 11-го гвардейского истребительного авиационного полка
ВВС ВМФ рядом с его самолетом P-39 «Аэробра»
с эмблемой в виде кота**



**Транспортировка ленд-лизовских танков
по железной дороге**



**Установка БМ-13Н «Катюша» на шасси «Студебекера» US6
в экспозиции Музея военной техники в Верхней Пышме
(Свердловская область)**

с участием советских представителей в Военном департаменте США «сказали, что план будет выполнен»⁶².

Более успешно дело обстояло с поставками из Канады: «из Канады по Московскому протоколу в счет английских поставок должно поступить 440 танков за 7 месяцев. На сегодня отгружено 370 шт., 30 шт. находятся в порту и 7 шт. — по пути в порт. Следовательно — по Канаде выполнено на 90,9%. Вместе с тем Демьяненко подчеркнул, что «мы имеем потери. Погибли 150 танков (включая пароход “Раселанд”), [...] т. е. около 10%».

Далее было доложено о поставках других видов бронетехники: «Из Канады получили бронированные тягачи МК-1» (по плану предполагалось поставлять 200 шт. в месяц, «пока не хватает 67 шт.»).

Кроме того, «из Москвы мы имеем запрос на ремонтно-полевые средства, но нам их дать не обещали. На днях сообщили нам, что 20 шт. готовы к отгрузке», и СССР будет получать их из Канады. Вне протокола поступали разведывательные машины (237 шт.) и бронированные вездеходы (240 шт.).

По одному из наиболее сложных вопросов о запчастях для танков Демьяненко сообщил о нормах поставок: «Для американских танков мы получаем 1 комплект запчастей на 100 шт. Около ½ комплекта отгружено, вторую половину обещают дать через 3–4 месяца. По канадским танкам норма немного меньшая, по ним около ½ комплекта также отправлена, вторая половина будет через 3–4 месяца»⁶³.

На вопрос генерала Беляева о вооружении танков и боеприпасах Демьяненко доложил, что «раньше танки комплектовались прямо на заводах, а сейчас для этой цели в Честер организован специальный арсенал, таким образом, часть танков по-старому комплектуется на заводах, а часть в арсенале». Канадские же танки комплектовались на заводе.

Бывали случаи, когда и из арсенала танки приходили «не совсем укомплектованные», «такие части как радио, пулеметы и др. досылаются дополнительно». Однако представитель танкового отдела подчеркнул положительные изменения в деле комплектации: «Сейчас комплектация идет лучше в силу того, что на ряде заводов мы имеем наших представителей. Наши представители в портах играют также большую роль и я опасуюсь, что если мы их возьмем из портов, то все значительно осложнится». Недостатком в работе он назвал то, что на погибшие танки до сих пор не были поданы реквизиции⁶⁴.

В постановлении ПЗК по итогам доклада начальника танкового отдела, указывалось, что необходимо «на погибшие танки и самолеты немедленно подать реквизиции, с указанием причины гибели пароходов, а также на все другие грузы». В числе других было принято решение «для того чтобы работники наших отделов имели возможность в любое время выехать на заводы, написать письмо Военному министерству с просьбой оказать содействие в получении постоянных пропусков для ряда работников».

Основную историю, динамику, цифровые данные поставок отражает отчет Танкового отдела ПЗК, подписанный новым начальником отдела подполковником Пульниковым и датированный 28.IX-1944 г., о работе за период с 1 октября 1941 по 1 октября 1944 г. В документе указывалось, что в период

действия Первого протокола Ленд-лиза — с 1 октября 1941 по 30 июня 1942 г. — «весь материал принимался нами по спецификациям американской армии. Поставки из Канады происходили в счет британских обязательств». Танковый отдел Закупочной комиссии начал заниматься поставками бронетанковой техники только в апреле 1942 г.

До этого, как говорилось в отчете, «в январе 1942 г. в системе Амторга была организована танковая группа, которая в течение 3 месяцев занималась переводом технической литературы с английского на русский язык, проводила контроль погрузки материалов на пароходы». При этом подчеркивалось, что в период с января по апрель 1942 г. танковая группа не могла непосредственно заниматься поставками бронетанкового вооружения, поскольку «Военное министерство США не разрешало нам проводить инспекторскую работу и не позволяло ознакомиться с состоянием того материала, который мы получали. Танковая группа не могла руководить поставками бронетанкового вооружения, не имея возможности знать, какой материал и какого качества он поставляется в СССР». В результате получалось, что поставки бронетанкового вооружения проходили «без влияния танковой группы»⁶⁵.

В отчете подчеркивалось, что основным видом вооружения, поставлявшегося из США, являлись танки, что «только они... были включены в Первый протокол». Имевшиеся в документе диаграммы показывали, однако, что «с октября 1941 г. по апрель 1942 г. отправка танков и запчастей проходила очень слабо». Только в последние три месяца Первого протокола отгрузка танков и запчастей к ним увеличилась, однако «увеличение отгрузки запчастей шло в [...] недостаточном темпе».

В целом протокольные обязательства по поставке танков были выполнены полностью, тем не менее, качество танков и снабжение их инструментом продолжали оставаться «узкими местами» в процессе поставок. В частности, поставки инструмента составляли только 50% от нормы. К легким танкам М3 было направлено только 742 тонны запчастей против 2700 тонн, положенных по американским нормам (т. е. всего 27,5% от потребного количества).

Причины проблем с поставками запчастей, равно как и недостаточно высокого качества танков, авторы отчета усмотрели в самой организации американской промышленности, производившей танки. В документе, в частности, отмечалось, что до 1940 г. в США вообще не было своих танков, кроме «небольшого их количества, которое использовалось для обучения армии». Легкие и средние танки М3 «Генерал Грант», по оценке советских специалистов, были «невысокого качества». Новые же модели были освоены только к концу 1942 г., из произведенных американской промышленностью 3000 танков $\frac{2}{3}$ получила в качестве ленд-лизовой помощи Англия.

Как подчеркивалось в документе Танкового отдела ПЗК, в ходе выполнения танковой программы «американцы, как они сами заявляют, допустили ошибку в планировании производства, принадлежностей и запчастей к танкам. [...] Практика показала, что американские танки требуют запчастей гораздо больше, чем можно было предположить»⁶⁶.

По мнению работников Танкового отдела ПЗК, «американские промышленники были в первую очередь заинтересованы в большем выпуске самих танков, получив большой заказ на них. Увеличение же производства запчастей могло вызвать сокращение производства танков. Планирование производства танков и запчастей находится в руках самих фирм. Представители крупных фирм занимают руководящие посты в военных танковых организациях. Например, начальником танкового автомобильного центра долгое время был генерал Глэнси, который являлся руководящим работником “Дженерал Моторс”».

Вторая причина, повлиявшая, по мнению советских представителей, на «недоброкачественный выпуск танков», заключалась в том, что «Англия, которая есть главный заказчик американских танков, не считалась с качеством самих танков и их комплектацией, а только требовала все большего и большего их количества».

Кардинальные изменения в деле поставок бронетанкового вооружения в СССР произошли в период действия Второго протокола. Бронетанковое вооружение по-прежнему принималось по спецификации американской армии, однако «по количеству заказанного вооружения Второй протокол резко отличался от Первого протокола. Если по Первому протоколу было поставлено всего бронетанкового вооружения на 165 млн долларов, то по Второму протоколу одних только танков было заказано на 500 млн долларов».

Согласно отчету Танкового отдела ПЗК, последние три месяца Первого протокола были использованы для налаживания деловых отношений с работниками Военного министерства, без чего, как показал опыт Первого протокола, работа Танкового отдела не могла быть успешной. Организация работы выглядела следующим образом: «Личный состав отдела, в количестве 14 инженеров, был распределен следующим образом: 7 инженеров работали непосредственно в отделе. Они вели оперативную работу, которая состоит в том, чтобы через Военное министерство добиваться своевременного и полного получения вооружения, утвержденного по Протоколу. Оперативные инженеры обязаны были добиваться устранения недостатков в поставке вооружения, опираясь на информацию наших оперативных инспекторов на арсеналах, где не было наших постоянных представителей. 3 инженера были представителями отдела на танковых арсеналах». Советским представителям приходилось сталкиваться с немалыми трудностями во взаимодействии с американскими органами. Так, «несмотря на то, что Военное министерство разрешило нашим представителям быть на арсенале только в качестве наблюдателей за упаковкой, им вменялось в обязанность следить за качеством отправляемого вооружения, его комплектацией, консервацией и упаковкой... Представители на арсеналах не имели права, согласно инструкции Военного министерства, вмешиваться в поставку вооружения и задерживать его отправку в случае неудовлетворительного его качества, они были обязаны своевременно доносить о всех неполадках в поставках, чтобы оперативные работники отдела могли своевременно принять меры через Военное министерство»⁶⁷.

Три других инженера Танкового отдела работали в портах отгрузки. Один инженер находился в танковом центре в качестве представителя Танкового отдела при отделе технического снабжения.

Ход выполнения обязательств по ленд-лизским поставкам танков выглядел следующим образом. В числе обязательств, по Второму протоколу было заказано 3822 легких танка и 3678 средних. «Новые средние танки М4А2 должны были постепенно заменить средние танки М2, которые было намечено снять с вооружения вообще». Поставки запчастей и инструмента оставались хронически отстающим участком работы. В связи с этим Танковый отдел ПЗК применял самые «различные методы для получения недостающих предметов, но успеха не имел». По сообщению работников отдела, они дважды пошли на «крайние меры»: несмотря на то, что срывался план отгрузки, «мы решили не принимать танки без пулеметов. Наши танки, с нашей маркировкой, были немедленно взяты англичанами». В целом, по их мнению, «опыт показал, что мы этим ничего не добьемся, кроме как [того, что был] сорван план протокольных поставок». Эти отказы явились одной из причин недопоставок танков по сравнению с планом.

Эти сложные противоречия привели даже к отказу советской стороны от американских танков — низкого качества и плохо укомплектованных — и полному прекращению поставок танков в январе 1943 г. Согласно отчету Танкового отдела ПЗК, этот отказ от танков «произвел большое впечатление в Америке. Буквально накануне нашего отказа американские газеты усиленно восхваляли советские танки типа М-3», ссылаясь на «сведения из СССР и Америки, что американские танки работают хорошо». Правда, «на второй день после нашего отказа те же газеты писали, что русские отказались от танков потому, что они не могут эксплуатировать (так в документе. — *Примеч. авт.*) культурные машины. Однако это никого не ввело в заблуждение, и в Америке много было разговоров о том, что американское вооружение является худшим в мире. Генерал Клей, который имеет близкое отношение к производству танков, приходил в Комиссию и просил дать иное освещение причин нашего отказа, чтобы смягчить произведенное впечатление»⁶⁸.

Положение Танкового отдела ПЗК в связи с прекращением поставок танков в январе 1943 г. резко изменилось, штаты отдела были сокращены в два раза. Отношения с американскими органами резко ухудшились, в частности, по словам работников отдела, «Военное министерство лишило нас права посещать танковые заводы»; представители отдела были сняты с танковых арсеналов, что вызвало «прекращение всякой связи с американской танковой техникой».

Что было еще хуже — «почти полностью прекратилась отгрузка бронемашин и вездеходов, хотя от них мы не отказывались». Броневездеходы прекратили поставлять в ноябре 1942 г., в бронемашин не отгружались с декабря 1942 по апрель 1943 г.

В связи с прекращением поставок бронетехники в Танковый отдел были переданы из Автоотдела такие изделия «гражданского» машиностроения, как тракторы и трейлеры.

По Третьему протоколу поставки возобновились, было заказано бронетанкового вооружения на общую сумму 222 млн долларов. В протокол было включено 2000 средних танков М4А «Генерал Шерман», которых по Второму протоколу было отправлено только 219 штук. Поскольку Третий протокол стартовал с 1 июля 1943 г., особый интерес советского руководства к танкам во многом можно объяснить стратегическими замыслами летней кампании — предстояли крупнейшие танковые сражения на Курской дуге, где немцы, как известно, применили свои новейшие танки «Тигр» и «Пантера».

Танковый отдел вновь приступил к поставке танков. Кроме того, отдел получил трактора и танковые трейлеры, которых раньше не было. Отдел получил больше заданий, чем это было в периоды Первого и Второго протоколов. Личным указанием наркома А. И. Микояна количество инженеров отдела было увеличено с 7 до 13 человек.

При этом и в течение нового протокола системные недостатки, связанные с поставками и отгрузками танков и запчастей, не прекратились. Вопрос об ускорении поставок ставился на протяжении всего действия Третьего протокола, но без больших успехов.

Одним из наиболее заметных «провалов» была следующая история: «Несмотря на категорические указания народного комиссара об отгрузке танков на Владивосток, указание это выполнено не было. Основная причина — «работники Западного берега не знали пароходов, на которых танки должны были грузиться. Когда пароходы прибывали, то выяснялось, что на них нельзя грузить танки вовсе или в очень ограниченном количестве. В октябре месяце Западный берег прекратил отгрузку танков, не выполнив программу. Было отгружено только 229 танков. Оставшийся 71 танк перегонялись (так в документе. — *Примеч. авт.*) на Восточный берег и были отгружены на Юг. Наблюдая наши темпы отгрузки танков в первые месяцы, американцы несколько раз нас спрашивали о причинах этого. Среди офицеров Военного министерства было распространено мнение, что, мол, русские опять решили отказаться от танков»⁶⁹.

За период действия Третьего протокола произошли существенные положительные сдвиги в деле поставок танков в СССР. Так, заказываемые советской стороной танки М4А2 подверглись определенным «конструктивным изменениям, которые повысили их боевые качества».

В отличие от предшествующего периода, «все танки отправлялись с полным комплектом инструмента и принадлежностей» и «прибывали в СССР в полной исправности», так что по словам начальника Танкового отдела Пулькинова, «мы не получали замечаний Москвы по этому поводу». Более того, согласно договоренности с американцами был установлен порядок, при котором «арсеналы не могли отправлять танки без нашего разрешения, если они не полностью укомплектованы». Последнее правило, впрочем, имело определенные отрицательные стороны: «мы иногда стояли перед фактом срыва программы отгрузки танков только потому, что танки не были укомплектованы чехлами к пушкам»⁷⁰.

Порядок поставки танков в этот период выглядел следующим образом: «1. В начале каждого месяца танковый отдел делает письменный запрос

в Военное министерство на поставку танков в следующем месяце. В своем запросе мы никогда не делаем заявки меньше, чем на 300 танков, хотя знаем, что 300 танков мы не получим. Делаем это для того, чтобы показать американцам, что наши требования об ускоренной поставке танков остаются в силе.

2. В каждом месяце мы получаем письменный ответ Военного министерства, в котором указывается, что из заявленного нами будет произведено на заводах в следующем месяце. В промежуток между нашей заявкой и ответом американцев мы ведем переговоры с различными отделами Военного министерства, стараясь подготовить получение того материала и в таком количестве, в котором мы его запросили.

3. По мере производства танков и отправки их на арсеналы мы получаем непосредственно с завода телеграммы с указанием даты отправки танков с заводов, номера вагонов и на какой арсенал.

4. По мере поступления танков на арсенал мы получаем с арсенала извещения о поступлении танков.

5. На арсенал выезжает представитель танкового отдела с целью установить комплектацию танков и время их готовности к отправке в порт.

6. Если комплектация танков не полная, мы заявляем об этом Военному министерству и добиваемся принятия мер по своевременной поставке недостающих деталей на арсенал.

Это проходит не всегда гладко, т. к. арсеналы не любят наших обращений в Военное министерство и поэтому стараются скрыть от нас недостатки в комплектации. Очень часто мы узнаем о недостатках тогда, когда танки уже должны отправляться в порт.

7. В момент отправки танков, на арсенал выезжает наш представитель, чтобы окончательно проверить комплектацию, консервацию и упаковку танка. Большую часть работы по устранению всех недостатков мы устраняем через нашего представителя в Танковом центре.

8. Представитель в Танковом центре имеет постоянный допуск на танковый завод “Фишер” и на дизельный завод “Дженерал Моторс”. Это позволяет нам знать об изменениях в конструкции танков и получать бюллетени по всем изменениям. Такой порядок позволил нам избежать крупных ошибок в поставке танков, которые наблюдались в период I и II Протоколов⁷¹.

Танковый отдел имел свои инспекции и отправлял материалы в Вашингтон, в ПЗК, с 10 арсеналов. Это были танковые арсеналы Ричмонд, Честер, Лайма, Коломбос, Бельвид, Анистон, Гранит Сити, Рек Айленд, Вотервлит, Ред Ривер. Вместе с тем, отдел имел только одного постоянного представителя на арсенале Лайма. Все другие арсеналы посещались с инспекциями только периодически, или вообще не посещались, по причине отсутствия людей.

На период Четвертого протокола (с 1 июля 1944 до 30 июня 1945 г.) заявки на поставки танков еще возросли как минимум на треть — было заказано уже 3000 танков. При этом Танковый отдел, стремясь получить боевые машины как можно скорее, запросил Военное министерство «произвести поставку в следующие сроки: 2000 танков — до 1 января 1945 г. и 1000 танков — до 1 мая 1945 г.». Требование было утверждено народным комиссаром внешней торговли.

Американцы долгое время не давали ответа на эту заявку, под предлогом того, что они рассматривают свои производственные возможности. В реальности же, по мнению работников Танкового отдела ПЗК, «они ожидали ответа из Москвы от своей миссии, которой было поручено выяснить наши потребности в танках».

В результате ответ был неудовлетворительный: «На основе договоренности американского генерала Сполдинга с генералом Семичастным, Военное министерство наметило следующее расписание поставки танков в СССР: 1 квартал протокола — 750,2 квартал протокола — 619,3 квартал протокола — 636,4 квартал протокола — 975». И все дальнейшие попытки советской стороны «изменить такое расписание не привели к положительным результатам»⁷².

Кроме того, в период действия Четвертого протокола Танковому отделу были поручены поставки тракторов и других сельскохозяйственных машин, что привело к росту объема работ по установлению связей с американскими фирмами, Ленд-лизом, Военно-промышленным комитетом, Министерством финансов.

В сводном отчете Танкового отдела Инженерному управлению НКВТ по импорту бронетанкового вооружения и оборудования давался анализ истории американской и английской танковой промышленности, сравнение качества основных изделий. Танковый отдел Инженерного управления, в отличие от ПЗК, отражал непосредственно позицию «заказчика» — советской стороны, и освещал среди других вопросы эффективности, качества и степени применения ленд-лизинговой бронетанковой техники в СССР. Документ был подписан начальником танкового отдела Инженерного управления НКВТ инженер-полковником Хохловым. Детальный анализ сравнительных технических характеристик привел авторов документа, к общему выводу, что «мощность вооружения немецких и особенно советских танков значительно превышает мощность вооружения американских и английских танков»⁷³.

В отчете констатировалось, что в целом «поставка бронетанкового вооружения и оборудования по номенклатурам танкового отдела Инженерного управления составляет значительную часть общего импорта Инженерного управления, а следовательно, и всего наркомата в целом. С I по первую половину IV Протоколов (октябрь 1941 — декабрь 1944 г.) общая стоимость завезенного составила 3 887 854,2 тыс. руб. = 733 561,0 тыс. амер. долларов, а также тракторов на сумму 11 726 тыс. долл. Стоимость отгруженного составила 4 536 397,0 тыс. руб., или 855 924,0 тыс. долл. По странам в целом импорт из США превышал импорт из Англии и Канады вместе взятых»⁷⁴.

Общую сумму импорта составляют следующие вооружения и оборудование, входившие в номенклатуру танкового отдела⁷⁵:

Танки всех типов	9817 шт.	на сумму	2 879 133,3 тыс. руб.	
Бронемашины	2849 шт.	—"	98 148,0	—"
Бронетранспортеры	2001 шт.	—"	37 118,5	—"
Бронебездеходы	952 шт.	на сумму	421 159,2	—"
Трайлеры	330 шт.	—"	21 571,0	—"

Ремонтные мастерские всех типов	3021 шт.	—"	145 621,7	—"
Самоходные установки всех типов	1807 шт.	—"	108 231,3	—"
Зарядные станции	418 шт.	—"	13 202,1	—"
Прочее по отделу на сумму		—"	163 669,1	—"

Цифры отгрузки по странам и по протоколам выглядели следующим образом⁷⁶:

Протоколы	Англия	Америка	Канада
Первый	56 207,1 тонны 13 352,7 тыс. долл.	48 222,5 тонны 124 870,7 тыс. долл.	Поставлено в счет Англии
Второй	50 645,7 тонны 123 645,5 тыс. долл.	33 179,0 тонн 64 882,7 тыс. долл.	Поставлено в счет Англии
Третий	31 159,7 тонны 75 797,1 тыс. долл.	120 737,1 тонны 196 254,7 тыс. долл.	7991,7 тонны 11 006,5 тыс. долл.
Четвертый	5409,0 тонн 9807,9 тыс. долл.	58 975,3 тонны 103 929,3 тыс. долл.	6265,8 тонны 7207,4 тыс. долл.

Таким образом, за период действия Первого и Второго протоколов из Англии было отгружено в несколько раз больше, чем из США, а за Третий и Четвертый протоколы Англия поставила в пять раз меньше по сравнению с США.

Распределение поставок бронетанковой техники по портам прибытия выглядело, согласно отчету Танкового отдела, следующим образом: «из всего завезенного 370 546,8 тонн на сумму 3 887 854,2 тыс. руб. наибольший процент выпадает на северные порты Союза — Мурманск, Архангельск, — 51,9%, или 143 625,4 тонн на сумму 2 310 379 тыс. руб.

Второе место занимает транзит через Иран — 36%, или 133 849,2 тонн на сумму 1 265 855,3 тыс. руб. Третье место занимает завод через Дальневосточные порты — 11,6%, или 42 895,4 тонн на сумму 310 549,3 тыс. руб.

Четвертое место, правда, незначительное количество, занимает завод через Арктические порты Союза — 0,5%, или 176,8 тонн на сумму 1089,7 тыс. руб.»⁷⁷.

Отраженная в отчете еще более детальная динамика импорта бронетанковой техники за 1944 г. показала, что «некоторые месяцы характеризуются увеличением по сравнению с остальными месяцами года, что следует объяснить в основном за счет работы северных портов, которые оперируют не круглый год»⁷⁸:

Месяцы	Тоннаж	Сумма (тыс. руб.)
январь	10 085,2	99 669,0
февраль	12 780,4	133 911,9
март	18 085,4	178 951,8
апрель	21 873,2	187 307,3
май	10 528,9	73 770,1
июнь	12 222,4	95 886,7

июль	14 156,9	113 148,0
август	9571,6	99 389,1
сентябрь	16 331,9	147 489,5
октябрь	24 469,4	191 111,8
ноябрь	2916,1	15 803,7
декабрь	16 243,0	132 802,2

В документе содержались ценные детальные сведения о том, куда поступали ленд-лизовские поставки бронетанковой техники, и какую долю составляли они от советского производства.

По вопросу о назначении и распределении указывалось, прежде всего, что «импортируемое оборудование танковым отделом в большинстве своем является вооружением и машинами для перевозки вооружения, т. е. имеет специальное назначение и поступает главным образом в НКО (Наркомат обороны. — *Примеч. авт.*) на удовлетворение потребностей Красной Армии для ведения войны. Такие машины, как передвижные ремонтные мастерские и трайлеры, которые завозятся в значительном количестве, хотя и не являясь в прямом смысле орудием войны, все же поступают в большей своей части для Красной Армии. Правда, часть из них идет на реализацию правительственных решений и распоряжений наркома и поступает в народное хозяйство».

Например, распределение мастерских и трайлеров по наркоматам и отраслям народного хозяйства выглядело следующим образом: в Наркомтанкопром — 26, НКВД — 16, Наркомуголь — 15, Наркомзем — 4, Наркомцветмет — 15, Наркомстрой — 4, Главснабуголь при СНК СССР — 3, Наркомнефть — 5, Главвоенпромстрой при СНК — 2, ГУГВФ — 1. Всего была поставлена 91 ремонтная мастерская. По подсчетам работников Танкового отдела, это составило «не более трех процентов всего импорта мастерских, остальные 97% импорта мастерских переданы НКО и незначительное количество Военморфлоту».

«Тягачи с прицепами большой грузоподъемности (трайлеры) поступили в следующие ведомства: НКВД — 56, Наркомат электростанций — 8, Наркомстрой — 9, Наркомпищепром — 4, Мосгорисполком — 2, Наркомцветмет — 25; всего — 104. По данным отчета, «это составляет 40% импорта трайлеров, остальные 60% трайлеров переданы НКО»⁷⁹.

Особый интерес представляют сведения танкового отдела Инженерного управления НКВД об удельном весе ленд-лизовской техники в производстве советской промышленности. Прежде всего следует подчеркнуть, что «удельный вес импортируемых танковым отделом вооружения и оборудования в сравнении с нашим внутренним производством ориентировочно составляет:

По танкам: за 1942 г. — около 20%
за 1943 г. — около 10%;
за 1944 г. — около 5–7%.

Постепенное снижение доли ленд-лизовских танков во многом соответствовало известному факту, что с 1943 г. СССР удалось добиться массового и эффективного производства танков.

Однако, как указано в отчете, «по полевым ремонтным мастерским удельный вес импорта по сравнению с отечественным производством составляет не менее 50–60%. А если учесть, что некоторых типов мастерских, например, электро-ремонтных, радио-ремонтных, артиллерийских наша промышленность не производит, то надо считать, что удельный вес составляет все 100%»⁸⁰.

По вопросу о конъюнктуре рынка и ценах в отчете докладывалось, что «конъюнктура рынка по номенклатурам танкового отдела в печати не публикуется ввиду того, что все эти машины и оборудование являются вооружением. Поэтому нет возможности проследить за ценами и их динамикой. Особенно это относится к английскому вооружению, где никогда никаких цен не указывалось на поставляемые вооружения. Следует указать, например, что американские танки М4А2, отгружаемые в СССР с различных arsenалов, имеют различные цены независимо от года выпуска и отгрузки. Цены эти постоянны и составляют по одному арсеналу — 52,5 тыс. долларов за танк, по другому арсеналу — 65 тыс. долл., по третьему арсеналу — 72 тыс. долл. Если взять цены отгрузочных документов, то они выражаются от 52 до 89 тыс. долл. за танк.

Как видно из вышеуказанного, никакой закономерности в ценах на танки не наблюдается. Все танки одинаковы по своим качествам, конструкции и комплектации, а цены разные. Никаких объяснений расхождению цен на танки пока дать не удастся, но надо полагать, что указанные цены являются ориентировочными и точных цен стоимости танка так до сих пор получить не удалось»⁸¹.

Для боевого применения бронетанковой техники в Вооруженных Силах СССР важнейшую роль играл вопрос об укомплектованности машин и запчастях. По данным Танкового отдела, ряд изделий никаких нареканий у советских военных не вызывал. Так, «английские и канадские танки и БИР МК-1, а также американские бронемашины М3А1 и броневездеходы М-2 поступали за все время поставок 1941–1944 гг. укомплектованными достаточным количеством инструмента и принадлежностей, необходимых для обслуживания и эксплуатации машин.

Никаких претензий и запросов со стороны потребителей ГБТУ и ГАУ (Главное бронетанковое управление и Главное артиллерийское управление. — *Примеч. авт.*) и воинских частей по этому вопросу не поступало»⁸².

С другой стороны, «укомплектованность инструментом и принадлежностями американских танков М-3 в период действия первых двух протоколов была недостаточной. Основным инструментом, необходимым для обслуживания и эксплуатации танков, отсутствовал».

В результате «танки нельзя было пускать в эксплуатацию без доукомплектования. ГБТУ изготовляло инструмент на отечественных заводах и доукомплектовывало американские танки М-3. Наши неоднократные требования... работникам танкового отдела Закупочной комиссии в США — отгружать только укомплектованные танки и усилить контроль к желаемым результатам не приводили.

Танки продолжали отгружаться недоукомплектованными вплоть до нашего отказа от их поставки по причинам плохих боевых качеств танков».

Объясняя причины плохой укомплектованности, американцы указывали на то, что «не развернуто производство инструментов, а наши инженеры в США не проявляли достаточной требовательности и отправляли танки некомплектованными»⁸³.

Что касалось комплектации бронетанковой техники, завезенной из США в период Третьего и первой половины Четвертого протоколов (с июня 1943 по декабрь 1944 г.), она была признана «вполне удовлетворительной и 100% как по завозу из Англии, так и из Америки. Серьезные проблемы возникли, как уже указано выше, с обеспечением американских танков М-3 запчастями в период с октября 1941 по март 1942 г. На требование советской стороны «отгружать одновременно с танками запчасти — из США отвечали, что американцы обещают отгружать запчасти позднее, а пока советуют разбирать на запчасти поврежденные танки, как они делают это в Африке»⁸⁴.

Касательно динамики снабжения запчастями бронетанковой техники, по данным танкового отдела Инженерного управления, наблюдалась следующая динамика: «В период I Протокола запчастей к американским танкам, бронемашинам и броневетхозодам было отгружено 25% от нормы, во втором протоколе было отгружено 66% от нормы, а в третьем протоколе около 90%. Таким образом, начиная с Третьего протокола, обеспечение бронетанкового вооружения, поставляемого из США, запчастями сильно улучшилось, хотя некоторые агрегаты... отправлялись слабо (для М4А2 — двигатели 75%, топливные насосы 67%, форсунки 90%, диски фрикциона — 84%, поддерживающие катки 54% и т. д.)».

Узким местом в начале поставок являлась комплектность ремонтных мастерских. Согласно отчету, «американские мастерские являются комплексными, т. е. каждая мастерская включает 12 машин с различным оборудованием. В начале поставок — II Протокол — мастерские отгружались некомплектно. Из прибывших машин к концу II Протокола нельзя было скомплектовать ни одной мастерской из 12 машин потому, что большинство машин было отгружено со вспомогательным оборудованием, а машины с основным оборудованием отсутствовали... Только в июне 1943 г., после решительного указания наркома — прекратить некомплектную отгрузку, положение стало выравниваться. В июле и августе начали отгружаться машины с основным оборудованием».

Тем не менее «даже к концу III Протокола мастерские были отгружены не полностью. На 1.7.1944 г. осталось к отгрузке 164 машины, и даже к 1.1.1945 г. мастерские не были полностью отгружены, хотя к концу II Протокола все мастерские были поставлены на склады США»⁸⁵.

Отчет Танкового отдела Инженерного управления НКВТ, как представителя заказчика с советской стороны, содержал анализ качества импортной бронетанковой техники и ее значения в ходе ведения боевых действий на советско-германском фронте. Представляет немалый интерес вопрос о том, в какой степени импорт восполнял советские потери на фронтах. Указывалось, в частности, что «согласно опубликованным данным к трехлетию Отечественной войны, Красная Армия за три года боевых действий потеряла 49 тыс. танков. На день трехлетия войны было завезено 8597 импортных танков»⁸⁶.

Таким образом, согласно выводу авторов документа, «импортные танки не только не покрывают потерь Красной армии, а составляют от потерь всего лишь 17%». Потери же среди самих зарубежных танков составляли «на 1.1.1945 г. по отношению ко всему завезенному количеству танков... 64%, из них 32% падает на английские танки и 32% на американские. Потери английских танков по отношению всех завезенных английских танков» составляли 71%, потери среди американских танков — 74%⁸⁷.

В отношении качества завезенных из США и Великобритании танков, проверенных в боях, были выделены «импортные танки “Валентин” (английские и канадские) и М4А2 (американские)», которые оценивались «в войсках Красной Армии с положительной стороны». В отчете Танкового отдела отмечалось, что «основные эксплуатационные качества этих танков надо признать безупречными, за исключением некоторых дефектов, которые... неизбежны в почти каждой как транспортной, так и боевой машине. Идеальных машин нет».

В частности, «танки “Валентин” и М4А2, как показали боевые действия, не могут применяться для прорыва укрепленной оборонительной полосы противника, ввиду того, что они имеют слабую броневую защиту и вооружение.

Но эти танки хорошо действуют при преследовании противника по дорогам. Они хорошо себя показали в боях за Белоруссию летом 1944 г., когда преследовали противника от Витебска до Вильнюса и Балтийского моря.

[...] Несмотря на большое удельное давление М4А2, проходимость его вполне удовлетворительная, а проходимость танка “Валентин” значительно выше».

В документе анализировались технические параметры вооружения импортной бронетехники и проводилось их сравнение с советскими образцами по различным характеристикам: «Вооружение танков “Валентин” 40-мм и 57-мм пушкой, а танков М4А2 — 75-мм пушкой, недостаточно для борьбы со средними и тяжелыми немецкими танками, имеющими сильные пушки и хорошую броневую защиту. Правда, 57-мм пушка танка “Валентин” имеет хорошую пробивную силу и поражает немецкие танки “Пантера” в борт с расстояния до 1000 метров.

Танки М4А2, поступающие по 4 Протоколу, имеют 76-мм пушку, с начальной скоростью 800 мет./сек. Эта пушка, имея хорошего качества снаряды, не только не уступает отечественным пушкам калибра 85-мм, установленным на наших танках Т-34, но и значительно превосходит их по бронепробиваемости.

Как показали полигонные испытания, бортовую броню танка “Тигр” толщиной 80-мм наша 85-мм пушка пробивает с расстояния 1000 метров. Лобовую броню танка “Тигр”, толщиной 100-мм наша 85-мм пушка пробивает с расстояния 500 метров, а 76-мм пушка танка М4А2 пробивает с расстояния 1500 м.

Это объясняется тем, что качество снаряда американской 76-мм пушки значительно лучше качества наших 85-мм снарядов⁸⁸.

Подробно анализировались и другие виды бронетехники. Положительно оценивались советскими военными «завезенные американские самоходные установки, пушечно-пулеметные М-15 и пулеметные М-17», которые «оправ-

дали свое назначение». В отчете подчеркивалось, что «ввиду того, что самоходы смонтированы на маневренных броневездеходах М2, М5, М9, с хорошей проходимостью, они применяются для сопровождения бронетанковых войск, как защита от авиации противника, и надо сказать, что сильный концентрированный огонь установки М-15, которая имеет 37-мм пушку, спаренную с двумя крупнокалиберными зенитными пулеметами, является действенным против авиации противника.

То же надо сказать о самоходе М-17, который имеет счетверенную установку крупнокалиберных зенитных пулеметов и выпускает снопы пуль по вражеским самолетам.

Положительные отзывы войсковых частей о самоходах М-15 и М-17 повлияли на решение командующего БТ-МВ (бронетанковыми и механизированными войсками. — *Примеч. авт.*) Красной Армии, который обратился к т. Микояну с просьбой закупить этих самоходов по 2000 штук каждого типа.

Также хорошая бронепробивная сила 76-мм пушки на танке М4А2 и хорошие эксплуатационные качества этих танков повлияли на решение Военного совета БТ и МВ КА — «заказать на 1945—46 гг. 5000 таких танков» (как мы видим, запросы советских военных возрастали и распространялись, вероятно, и на послевоенные годы — хотя предсказать, когда закончится война было, конечно, невозможно).

При этом следует отметить, что Инженерное управление НКВТ подвергло определенной критике квалификацию соответствующих советских военных органов и их отношение к поставляемой по ленд-лизу технике. Было, в частности, указано, что «отношение Бронетанкового управления к импортируемым машинам ожидает быть лучшим. Ответственные работники БТ и МВ КА не могут определенно сказать, какие машины им требуются, какие машины завоевали признание и каких машин больше не следует завозить»⁸⁹.

В качестве примера некомпетентности был приведен следующий: «Мы завезли более 2000 бронетранспортеров МК-1 и около 3000 бронемашин МЗА1. Эти машины усиленно воюют в бронетанковых частях КА. В течение 2,5 лет мы пытались получить какие-либо отзывы от Бронетанкового управления об этих машинах, но определенного ответа получить не могли.

В одно время они им нужны, в другой момент не нужны, в одно время они хороши, в другое — о них никто ничего не знает. Если они не завозятся, ГБТУ спрашивает, когда и сколько их поступит, они им срочно понадобились, если они завозятся — они кричат — зачем вы их нам поставляете. При таком отношении ГБТУ к машинам, нам пришлось от них отказаться»⁹⁰.

Кроме того, при заказе импортной техники наблюдался разноречивый в потребностях между различными органами и управлениями. Так, согласно отчету Инженерного управления, «Военный совет БТ и МВ отказался от танковых 20-тонных трейлеров и просил завозить только 40-тонные, в то время как начальник Главного управления ремонта танков КА просил завозить побольше 20-тонных.

Согласно решения Военного совета мы отказались от их поставок, хотя американцы их предлагали. Прошло 4 месяца после отказа и Военный совет

БТ и МВ КА вновь решил заказать их в таком же количестве, как и 40-тонных... Из вышеуказанных примеров видно, что работники БТ и МВ КА не уделяют достаточного внимания импортируемым машинам, не знают их качественных сторон с точки зрения положительного применения в Красной Армии».

Похожая ситуация наблюдалась и в отношении работы ГБТУ с обеспечением бронетанковых машин запчастями: «запчастей завозилось и завезено большое количество, но ГУРТ КА (Главное управление по ремонту танков. — *Примеч. авт.*) регулярно предъявлял претензии, что мало запчастей, нечем восстанавливать танки.

После того как представители Инженерного управления проверили склады ГУРТ КА, обнаружилось, что не только ГУРТ КА, но и склады не знают, что у них имеется. Все склады забиты запчастями, которые требуют разборки и учета. Был наведен порядок и выяснилось, что по некоторым машинам пришлось от завоза запчастей отказаться, а по некоторым наименованиям ГБТУ обратилось к НКВТ за разрешением сдать детали в ОФИ (Отдел финансовой инспекции. — *Примеч. авт.*).

Это еще раз подтверждает, что отношение работников БТ и МВ КА к импортируемым машинам — быть лучшим, а на нас накладывает задачу регулярно контролировать использование импортного имущества и наводить в этом порядок и хозяйственность»⁹¹.

По вопросу об импорте «основных агрегатов в числе запчастей к бронетанковым машинам» в отчете Танкового отдела приводились данные, которые свидетельствовали о значительных поставках запасных несущих конструкций и двигателей танков, что имело большое значение для их ремонта, восстановления и возвращение в строй. Согласно документу, «всего за период 1941–1942 гг. из США, Англии и Канады завезено запасных частей ко всему бронетанковому вооружению Отдела 55 591 тонна, что составляет 15% всего завезенного тоннажа...

Из общего тоннажа запасных частей завезено следующее количество основных агрегатов:

Наименование	Количество	Мощность лошад. сил
Двигателей	3794	83 433
Коробок перемены передач	2228	—
Пушек и стволов	1552	—

Только по танкам было завезено 2758 двигателей, что составляло 28% ко всему завезенному количеству танков. По Англии процент был еще выше: было завезено 1388 танков, что составляло 30% ко всему количеству импортированных английских танков».

Из приведенных цифр авторы документа делали вывод, что «завезенное количество запасных двигателей к импортным танкам составляет большой процент. Отечественные танки обеспечиваются запасными двигателями значительно в меньших количествах, составляющих не выше 7–10%. При этом претензии Бронетанкового управления о недостаточном снабжении постав-

ляемых по ленд-лизу танков запчастями, в том числе двигателями, были признаны неосновательными»

Давая общую оценку динамики и состояния поставок, авторы отчета указывали, что «импорт вооружения по номенклатуре танкового отдела Инженерного управления в 1944 г. имел некоторые особенности по сравнению с импортом 1943, 1942 и 1941 годов в сторону качественного улучшения.

Это хорошо видно на примере поставки танков. Если в 1941 и 1942 годах танки поставлялись различных марок, зачастую известных нам только по их кратким характеристикам, а то и вовсе неизвестных, то в 1944 г. мы уже фактически знали качественные стороны машин и предусматривали поставку только тех машин, которые наиболее удовлетворяют нашим требованиям».

В целом же «качественная сторона поставляемых машин и снабжение их запчастями и принадлежностями была в 1944 г. выше, чем в предыдущие годы»⁹².

В итоге, несмотря на то, что поставки танков были значительной и приоритетной статьёй, качество и количество поставляемых изделий отставало от, например, авиационных поставок. СССР удалось создать собственные более совершенные модели танков, наладить мощную танковую промышленность, поэтому поставки именно танков были не столь значительными по сравнению с общим советским производством, как, например, поставки бронемашин.

4. Поставки артиллерии и боеприпасов

По данным Инженерного управления, согласно аналитической записке по импорту артвооружения и боеприпасов, поставка боеприпасов в СССР из США и Англии с 22 июня 1941 по 1 января 1945 г. составила следующие объемы⁹³:

Наименование боеприпасов	Ед. изм.	Получено по импорту с 22.6.41 по 1.1.45 г.	В том числе:	
			В 1943 г.	В 1944 г.
90-мм зенитные выстрелы	т[ыс]. шт.	376,5	204,9	142,3
40-мм зенитные выстрелы	—"	7780,7	744,1	5678,7
37-мм зенитные выстрелы	—"	1178,8	640,6	622,5
75-мм танковые выстрелы	—"	2629,8	1610,4	622,5
37-мм танковые выстрелы	—"	4485,3	2754,7	58,4
37-мм авиационные выстрелы	—"	3822,9	1156,4	2212,4
57-мм выстрелы	—"	419,2	206,1	213,1
20-мм авиационные выстрелы	—"	2813,9	2350,6	245,6
20-мм морские «Эрликон»	т[ыс]. шт.	9522,8	3999,8	5523,1
76-мм танковые выстрелы	—"	298	7,5	291,1
3"/38 морские выстрелы	—"	122,5	29,6	121,9
4,7" зенитные выстрелы	—"	4,0	—	4,0
3" выстрелы к самоходным пушкам	—"	51,8	5,8	46,0

Патроны 0,30	млн. [шт.]	581,2	345,3	58,4
Патроны 0,45	[млн.] шт.	258,0	125,9	62,2
Патроны 0,50	—"	213,1	133,7	59,5
Англия				
2-фунтовые выстрелы	тыс. шт.	3290,0	1501,1	180,1
6-фунтовые выстрелы	—"	802,2	386,5	41,6
3" выстрелы	—"	130,7	81,1	—
2" гранаты	—"	1229,4	670,1	171,4
Сигнальные ракеты	—"	2271,3	1278,5	756,3
Мины к минометам «Шпиг»	—"	20,0	16,3	—
75-мм к танкам «Кромвель»	—"	4,8	—	4,8
20-мм авиационные выстрелы	м[ил]. шт.	10,9	5,4	2,8
Патроны 0,30"	—"	22,9	13,3	—
Патроны 0,303"	—"	223,3	65,0	68,9
Патроны 7,92	—"	21,0	7,2	0,4
Патроны	—"	1,6	0,4	0,008
12-фунтовые выстрелы	—"	22,4	22,4	—

Как указывалось в аналитической записке, в 1942–1943 гг. боеприпасы к импортным системам вооружения завозились «по завышенным (нами) нормам, вследствие чего образовались излишки многих типов боеприпасов, что позволило нам в конце 1943 и начале 1944 г. значительно сократить нормы боеприпасов для танковой артиллерии с 30 бк до 10 бк (боекомплектов. — *Примеч. авт.*) и одновременно отказаться от поставки большинства патронов и боеприпасов, по которым у нас имелись излишки.

На 1 января 1945 г. не полностью обеспечены по установленным нормам следующие виды артиллерии:

а) 40-мм зенитные пушки обеспечены на 48% к установленной норме 3000 выстрелов на пушку.

б) 90-мм зенитные пушки обеспечены на 80,3% к установленной норме 2000 выстрелов на пушку.

в) 76-мм танковые пушки обеспечены на 77% к установленной норме 4 бк на танк.

Необеспеченность боеприпасами 40-мм и 90-мм зенитных пушек произошла вследствие того, что американцы в 1943 г. и начале 1944 г. не могли обеспечить доставку потребного нам количества указанных боеприпасов по той причине, что их выпуск не покрывал потребностей американской армии и армии союзников. В конце 1944 г. производство этих калибров было увеличено в США и они предлагали нам нужное количество боеприпасов, но мы по мотивам недостатка в тоннаже не могли взять предложенное количество боеприпасов.

Неполная обеспеченность боеприпасами 76-мм танковых пушек произошла по вине артотдела ЗК, не обеспечившего доставку 4 боекомплектов боеприпасов, одновременно с отгрузкой танков»⁹⁴.

В отношении поставок порохов, которые явились одной из постоянных приоритетных статей для СССР, указывалось, что «изменения, происшедшие в импорте порохов в 1944 г., по сравнению с 1943 г., в сторону некоторого снижения как по перечню, так и по количеству, можно объяснить тем, что возросли резервы отечественного производства и были созданы некоторые запасы импортных порохов, которые позволили не форсировать отгрузку импортных порохов».

В целом, как указывалось в аналитической записке, «объем импорта порохов в 1944 г. по отношению к общему объему импорта поставок в весовом выражении 36% и 79% к импорту порохов в 1943 г.»⁹⁵

Общей тенденцией динамики ленд-лизовских поставок было сохранение «остатков» обязательств по предыдущим протоколам и переход их на период нового протокола. «Хвост» невыполненных обязательств тянулся вплоть до последнего Четвертого протокола. Потерянные в ходе транспортировки изделия (самолеты, танки и др.) американская сторона зачастую отказывалась возмещать. Динамика поставок порохов различных марок в 1943–1944 гг. показана в следующей таблице:

Марки порохов	Поступило по импорту всего на 1.1.45		В том числе в 1943 г.		В том числе в 1944 г.	
	тонн	сумма	тонн	сумма	тонн	сумма
Пороха, всего	175 558	483 339	92 721	241 636	72 918	215 705
В т. ч. по маркам:						
12/7	45 619	94 446	29 086	60 117	14 910	31 131
9/7	43 534	91 372	22 719	47 525	20 815	43 847
7/7	4868	12 736	2198	5653	276	762
4/1	3582	8045	2490	5596	545	1223
BT	48 139	152 168	22 969	73 534	23 043	73 333
17/1	808	2242	—	—	808	2242
20/1	455	1219	—	—	455	1219
130/50 100/50	1022	3397	1020	3389	2	8
KS-40	12 139	65 540	5739	24 404	5945	39 205
WM/017/32	7396	29 113	1944	8232	5376	20 555
WM130/33	5957	17 003	3465	9888	403	1152
WM/109/30	608	1733	—	—	—	—
WMT 211/100	1431	4325	1091	3297	340	1028

Большой интерес представляет вопрос о распределении и использовании ленд-лизовских поставок артиллерийского вооружения и боеприпасов и о доле поставок во внутреннем производстве в СССР. В аналитической записке отмечался ряд недостатков ряда видов поставлявшейся техники. Например, как указывалось в документе, «зенитные 90-мм и 40-мм пушки предназначены

для противовоздушной обороны крупных объектов. Отсутствие автоматических прицелов в 40-мм зенитных пушках не позволяет использовать ее для защиты походных порядков войск на отдыхе и марше.

Противотанковая артиллерия, по причине ее маломощности, не могла быть использована на фронте Отечественной войны и использовалась в тыловых районах страны».

Большое количество артвооружений шло для нужд военно-морских сил: «морские пушки 3"/50, 5"/38, 20-мм "Эрликон", 12,7-мм спаренные пулеметы "Кольт Браунинг", 12,7-мм счетверенные пулеметы, поступившие на вооружение НК ВМФ, предназначены для противовоздушной обороны кораблей флота, и, кроме того, универсальные пушки могут решать задачу борьбы с подводными целями противниками и береговой артиллерией, а также производить артиллерийскую поддержку при проведении десантных операций. 3"/50 и 5"/38 пушки в основном поступили в 1944 г. и боевого использования еще не имели. Поступившие в небольших количествах 12-фунтовые и 4"/50 английские системы изготовления 1908–18 гг. по своей низкой баллистике не могут быть использованы для вооружения торговых судов и боевых кораблей»⁹⁶.

Особенно высокую оценку советской стороны заслужили 20-мм пушки «Эрликон», которые нашли «большое применение как на кораблях, так и на берегу».

Поставлявшиеся по ленд-лизу боеприпасы предназначались «для непосредственного воздействия на противника и уничтожение его техники». Что касается порохов, то они предназначались «для снаряжения артиллерийских выстрелов» и направлялись на заводы наркомата боеприпасов. По данным аналитической записки, «в 1942 г. имело место поступление части порохов на базы ГАУ КА, где производилось ими снаряжение выстрелов».

Наибольшее применение в советских артиллерийских системах получил поставлявшийся по ленд-лизу порох марки 9/7 и 17/1.

Распределение ленд-лизовских поставок по наркоматам и номенклатурам Артиллерийского отдела характеризовалось следующими данными в брутто-тоннах⁹⁷:

Наименование вооружения	Поступило по импорту в 1944 г. (тонн)	Передано Наркоматам			
		НКО (тонн)	НКВМФ (тонн)	НКБ (тонн)	НКВД, ГУСМП, НКцветмет (тонн)
Всего	202 676	87 353	20 982	86 589	21 423
В т. ч.:					
Артиллерия	30 683	24 330	6353	—	—
Боеприпасы	68 100	54 900	13 200	—	—
Пороха	72 918	—	—	86 589	—
Инженерное имущество	709	709	—	—	—

Химическое имущество	310	310	—	—	—
Аммонит и охотпринадлежности	21 423	—	—	—	21 423
Дымовые шашки	8533	7104	1429	—	—

Как видно из данных этой таблицы, наиболее значительная часть импорта предназначалась для наркомата обороны и наркомата боеприпасов и НКВМФ. К примеру, в 1944 г. поставки для НКО составили 87 353 тонны, что составило 42,5% общего объема импорта по Артотделу.

подавляющее большинство поставок по номенклатуре Артотдела поставлялось именно по ленд-лизу. В отчете приводились следующие цифры объема ленд-лизинговых операций в США: «Поставка вооружений, боеприпасов, порохов и инженерного имущества по номенклатурам Артиллерийского отдела производилась из США в счет ленд-лиза и составила с начала Отечественной войны по 1 января 1945 г. в стоимостном выражении в тысячах руб. всего 3 306 404, в том числе:

Артиллерия	1 370 322,1
Боеприпасы	1 499 421,1
Пороха	362 605,0
Инженерное имущество	213 489,6
Дымовые шашки	22 708,4
Аммонит и охотпринадлежности	37 708,0

Поставки всех видов вооружения по ленд-лизу в 1943 г. составили 1 507 610 тыс. руб. Объем импорта из США за наличный расчет составил всего 6744 тыс. руб., в том числе в 1944 г. 325 тыс. руб. Таким образом, удельный вес поставок за наличный расчет из США в 1944 г. составил ничтожный процент (0,02%)⁹⁸.

Из Англии все поставки артвооружения, боеприпасов, порохов, химического и инженерного имущества по номенклатурам Артотдела производились только в счет военной помощи. В счет кредитного соглашения поставки из Англии по номенклатурам Артотдела не производились.

В целом объем операций в 1944 г. по поставкам из США составил по Артотделу 183 177 тонн на сумму 1 507 935 руб. (за исключением порохов марки 9/7 и 12/7, которые были забракованы по требованию НКБ и ГАУ, и оставлены американцами пока на складе). Что касалось Великобритании, в записке отмечалось, что «в 1944 г. было отгружено несколько образцов артиллерийского вооружения, т. е. фактически поставки из Англии в 1944 г. составляют ничтожный процент по тоннажу, а именно 11 601 тонн на сумму 79 007 000 рублей». Из Канады поставка порохов в 1944 г. «производилась только по закону о взаимопомощи и составляла всего в стоимостном выражении 32 277 тыс. руб.»⁹⁹.

Поставки же за наличный расчет по Артотделу за период 1941–1945 гг. составили «в весовом выражении 481 тонну и в стоимостном выражении 6744 тыс. руб., что составляет во всем поставкам Артотдела за указанный период по тоннажу 0,095%, по стоимости 0,18%». За наличный расчет поставлялись: 1) охот-принадлежности (порох, дробь и патроны); 2) охотничьи ружья; 3) ручные пулеметы кал. 0,45 с патронами; 4) пистолеты-пулеметы «Рейдинг» кал. 0,45 с патронами; 5) патроны кал. 0,30" и 0,50".

Говоря о конъюнктуре рынка всех видов вооружения по номенклатуре Артотдела, ценам и их динамике, авторы аналитической записки подчеркивали, что цены на большинство видов вооружения оставались неизменными за весь период войны. Однако имела место заметная тенденция к снижению цен на пороха, о чем свидетельствовали следующие данные:

Порох (американский)	Цена по Второму протоколу	Цена по Третьему протоколу	Цена по Четвертому протоколу
12/7 (за тонну) в амер. долларах	641	449	370
9/7 —" —" —"	595	530	490
BT	883	680	530
RS-40	—	2543	1970
Канада			
17/1	—	784	582
20/1	—	784	582

Подобную динамику авторы документа объясняли следующими факторами:

«1. Производство пироксилиновых порохов в США достигло таких размеров, что американцы сумели удовлетворить потребности своей армии полностью и удовлетворить запросы союзников.

Наша заявка на поставку по 4 Протоколу 20 000 тонн пороха 9/7 в настоящее время полностью выполнена: отгружено в Союз 7273 тн (нетто). Остальное количество хранится на складах. Производство этой марки американцами прекращено.

По пороху RS-40 потребности американской армии (морского флота) настолько возросли, что в этой марке американцы нам отказали в поставке по 4 Протоколу.

2. Производство 40-мм и 90-мм зенитных пушек прекращено вследствие того, что американцы изготовили этих систем в таком количестве, что смогли удовлетворить свои потребности и запросы союзников и имеют на складах большие количества каждого калибра.

Соответственно уменьшено производство боеприпасов мелкого и среднего калибра.

1. Планом производства в 1944–1945 гг. предусмотрено большое расширение производства тяжелой артиллерии и боеприпасов»¹⁰⁰.

Динамика доставки товаров по номенклатуре Артотдела к местам назначения выглядела следующим образом (в тоннах)¹⁰¹:

Наименование	Всего с 22.6.41 по 1.1.45	В том числе в 1944 г.				Осталось в Иране на 1.1.45
		Всего	Через Иран	Через север. порты	Через дальнево-сточ. порты	
Всего	504 032	202 676	139 868	41 003	20 953	21 423
В том числе:						
Артиллерия	51 389	30 683	27 169	3428	91	2297
Боеприпасы	214 082	68 100	52 600	15 300	—	3400
Пороха	175 558	72 918	53 953	18 965	—	11 821
Инж. имущество	1634,0	709	286	313	110	—
Хим. имущество	13 530	310	240	70	—	—
Аммонит и охот-принадлежности	34 760	21 423	—	—	21 423	—
Дымшашки	9008,5	8532,9	5601,4	2931,5	—	3905,1
Вооружение торговых судов	4072	—	—	4072	—	—

В документе специально подчеркивались проблемы в доставке грузов по назначению внутри страны. В частности, «доставка грузов из портов Союза в пункты назначения проходила в 1944 году крайне напряженно, вследствие неподачи крытого порожняка. Большие перебои с подачей порожняка по артиллерийским грузам было по Баку, Ашхабаду и Красноводску.

Даже при наличии большой нужды заводов НКБ в импортных порохам марок 9/7 и 17/1, последние до сего времени не отгружены на заводы»¹⁰².

Проблемы с использованием вооружения возникали также в связи с его некомплектными поставками. По вопросу о комплектации артвооружения и его комплектной отгрузки в аналитическом документе говорилось, что в целом отгрузка артиллерии из США проходила не в полной комплектации. Недопоставлено:

- а) Для 40-мм зенитных пушек
 - ЗИП для автоматов 18 комплектов
 - ЗИП для повозок 46 комплектов
 - ЗИП для механизма силового наведения 52 комплекта
- б) Для морских пушек кал. 5"/38 кал.
 - Корабельный ЗИП 4,5 комплекта
 - Базовый ЗИП 11 комплектов

Особо отмечалось, что отгрузка артиллерии из Ирана в Союз проходила некомплектно. В частности, «только в июле 1944 г. был дан приказ начальнику Инженерного отдела Ирансовтранса тов. Дроздову об отгрузке артиллерии комплектно в Союз. Этот приказ еще не выполнен. Некомплектная отправка продолжается, несмотря на неоднократные напоминания тов. Дроздову по телефону и письменно.

На 1.2.45 г. находится на базах и складах без использования из-за неукомплектованности следующее количество артиллерии:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| 1) 90-мм зенитных пушек — | 44 шт. |
| 2) 5"/38 кал. морских пушек — | 8 шт. |
| 3) 3"/50 кал. морских пушек — | 70 шт. |
| 4) 12,7 спаренных пулеметов — | 70 шт. |
| 5) 12,7 одинарных пулеметов — | 55 шт. |

Кроме того, на складах ВМФ находятся 49 одинарных тумб без стволов и ЗИП'а»¹⁰³.

Как уже упоминалось выше, советская сторона имела ряд претензий и к качеству ряда образцов поставлявшихся по ленд-лизу артвооружений. В частности, было отмечено, что «от поставки некоторых типов артсистем как неудовлетворяющих предъявленным к ним тактико-техническим требованиям, вытекающим из условий современного боя, в также уступающим по своим боевым свойствам отечественным, мы отказались. К числу таких относятся 2-х и 6-ти фунтовые английские противотанковые пушки, обладающие пониженной бронепробивной способностью и плохой маневренностью по сравнению с отечественными. 37-мм американские зенитные пушки М1А2 были заменены на 40-мм американские зенитные пушки, по боевым свойствам отвечающие современным требованиям»¹⁰⁴.

В записке к отчету Артотдела упоминались также поставки отдельных видов стрелкового вооружения. По данным Инженерного управления НКВТ, «из стрелкового вооружения поставлялись из США пистолеты-пулеметы “Томпсон” и незначительная часть ПП “Рейзинга”. В качестве опытных образцов завезены реактивные противотанковые ружья “Базуха”. Из Англии завозились противотанковые ружья “Бойс” и в качестве образца завезены противотанковые ружья “Пиат” с кумулятивным снарядом».

В ходе реализации поставок советская сторона отказалась от поставки английских противотанковых ружей «Бойс».

Противотанковые ружья «Пиат», напротив, заслужили положительную оценку: они имели «большой вес, но легче отечественных ПТРД и ПТРС и меньше их по длине» и компактнее, а также были «просты в сборке и разборке».

По заключению советских специалистов, «английские противотанковые гранатометные системы “Пиат” и гранаты к нему кумулятивного действия могут быть допущены на снабжение частей Красной Армии для борьбы с танками»¹⁰⁵.

При приемке на вооружение Красной армии учитывались экспертные оценки представителей советских военных ведомств и специалистов. В качестве примера можно привести общий отзыв Артиллерийского управления ВМФ по импортному артиллерийскому вооружению, составленному по состоянию на 1 января 1945 г. В документе указывалось в целом, что «в период Отечественной войны на вооружение кораблей и береговой охраны поступило импортное вооружение. Часть к настоящему времени имеет опыт эксплуатации на кораблях ВМФ, поэтому характеристика

и отзыв о нем дается более полно, часть вооружения этого опыта не имеет и оценка его дается лишь на основании первоначального ознакомления».

Высокой оценки советских военных специалистов удостоился 20-мм автомат системы «Эрликон»: «Установка “Эрликон” проста и надежна в работе. Сила отдачи стрелком почти не чувствуется. Горизонтальное и вертикальное наведение удобно, производится наводчиком с помощью плечевых упоров.

Детали просты в изготовлении и прочны в работе. Кучность и дальность хорошие. Боезапас работает безукоризненно».

В отзыве отмечались и недостатки установки «Эрликон»: «Тяжела на весу — 630 кгр, вследствие чего не может быть использована на малых кораблях. Взвод системы перед началом стрельбы требует усилия 3—4 человек.

“Эрликоны”, прибывшие из Англии имеют высокую тумбу, что создает неудобство при стрельбе на малых и больших углах возвышения. Имеют место частые случаи поломок пружин уравнивающего механизма».

Заключение по системе «Эрликон» звучало следующим образом: «Системы “Эрликон”, несмотря на указанные недостатки, показали хорошие результаты и могут быть применены для вооружения всех типов кораблей, кроме катеров малого тоннажа». При сравнении ее с 25-мм пушкой отечественного производства указывалось, что «20-мм автоматическая пушка “Эрликон” имеет вполне удовлетворительную баллистику, отвечающую современным требованиям, предъявляемым к мелко-калиберной зенитной артиллерии»¹⁰⁶.

Вместе с тем целый ряд обязательств оказывался перевыполненным, т. е. отправлялось больше товаров, чем было положено по протокольным обязательствам, добавлялись и новые пункты в обширный «ассортимент» поставок (появлялись так называемые внепротокольные обязательства). Номенклатура поставок, вплоть до пиковых 1943—1944 гг., неуклонно расширялась. Доля товаров военного назначения, вооружений от протокола к протоколу снижалась, уступая место лидеру поставок по объему и тоннажу — продовольствию, повышалась доля промышленного оборудования и других предметов «гражданского назначения».

Общие выводы Артиллерийского управления по ленд-лизинговскому артооружению обобщали опыт ее применения на полях сражений Великой Отечественной войны: «1. В целом импортные артиллерийские системы качественно уступают отечественной. Исключение составляет зенитная артиллерия. Так, например, 40-мм, 90-мм и 120-мм зенитные американские пушки в баллистическом отношении превосходят отечественные системы 37-мм, 85-мм и 100-мм зенитные пушки.

2. Противотанковая артиллерия в США и Англии получила свое развитие только в 1944 г., когда на вооружение американской армии введены новые 76-мм противотанковые пушки Т-3 на станке Т4 и Т5 с начальной скоростью 820 м/сек и 3" пушка М5 с начальной скоростью 850 м/сек. В Англии принята на вооружение в 1944 г. 17-фунтовая противотанковая пушка с начальной скоростью 980 м/сек. Эти пушки [...] могут успешно вести борьбу с современными немецкими танками, пробивая броню до 100-мм на дистанцию до 1800 метров.

3. В американской армии в конце 1944 г. приняты на вооружение новые тяжелые системы 8" пушка и 240-мм гаубица на одном лафете. Оба орудия являются современными как по дальности, так и по конструктивному устройству»¹⁰⁷.

В отношении поставок по ленд-лизу боеприпасов Артиллерийское управление сделало следующие выводы: «1. Американские пироксилиновые пороха отличаются от отечественных рецептурой (наличием динитротолуола, и также добавки пламегасителя (серно-кислого калия) и в силу своей особой природы требуют специального устройства зарядов.

2. Столь частое изменение размеров пороха марки 9/7 и рецептуры ВТ можно объяснить тем, что НКБ несвоевременно и несерьезно занимается испытанием импортных порохов.

3. Опыт работы показал, что независимо от налаживания производства отечественных порохов, запросы НКБ в поставке импортных порохов марок 9/7 и 17/1 возрастают и, очевидно, американская марка пороха 12/7 еще найдет широкое применение к 85-мм и 100-мм зенитным и самоходным пушкам»¹⁰⁸.

В отношении поставок боеприпасов делался общий вывод, что «боеприпасами импортное вооружение обеспечено с избытком, за исключением 40–90-мм зенитных пушек и 76-мм танковых пушек, обеспеченность которых достигает:

- а) 40-мм — 80,3% нормы
- б) 76-мм — 48% нормы
- в) 90-мм — 77% нормы 4 б/к.

Качество боеприпасов в американской и английской армии до 1944 г. стояло на низком уровне... Однако качество боеприпасов в США значительно улучшилось в 1944 г.

а) Появились более совершенные взрыватели и дистанционные трубки, позволяющие исключить из употребления сплошные бронебойные снаряды.

б) Появились снаряды кумулятивного действия.

в) Для 20-мм авиационной пушки появился новый тип взрывателя МКШ, который при испытании по стальным листам толщиной 0,3-мм и 2,1-мм показал примерно на 30% лучше результаты по чувствительности по сравнению с взрывателями МКП.

г) Простые снаряды в 1944 г. исключены из авиационных боекомплектов».

В целом анализ использования ленд-лизовских боеприпасов привел работников Артотдела к следующему выводу: «из рассмотрения результатов полигонных испытаний и исследования на фронтах Отечественной войны импортных боеприпасов явствует, что последние уступают отечественным по безотказности и эффективности действия по современным целям, однако, новые американские бронебойные снаряды кал. 76-мм по качеству не уступают отечественным по бронепробиваемости»¹⁰⁹.

К числу наименее успешных участков работы Артотдела Инженерного управления НКВТ была отнесена организация работы в Иране. В указан-

ной выше аналитической записке к отчету Артотдела было отмечено, что в общем отдел «проделал большую работу по снабжению импортным вооружением Красной Армии». Однако при этом не удалось добиться «четкой работы Инженерного отдела в Иране и уполномоченного Инженерного управления в Бакинском порту», которые не обеспечили, во-первых, комплектной отгрузки артиллерии из Ирана, во-вторых, «комплектной сдачи военпредам ГАУ». В результате, как указывалось в документе, создалось такое положение, когда целый ряд вооружений — 44 90-мм зенитные пушки, 24 — 5"/38 морские пушки, 8 — 3"/50, 125 — пулеметов кал. 0,50 — оказались «не укомплектованы положенным оборудованием, отгруженным из США в Иран и лежат на складах без использования».

Кроме того, «недостаточно была налажена работа по обобщению военно-технического опыта армии союзников (США, Англии)».

В качестве основных задач Артотдела Инженерного управления НКВТ были выделены следующие: «1. Проверить работу Инженерного отдела Ирансовтранса в Иране по комплектной отправке артиллерии в Союз и работу уполномоченного Инженерного управления в Баку по комплектной передаче ГАУ КА.

2. Систематически изучать импортную технику, обобщать военно-технический опыт армий США и Англии и доводить его до работников промышленности и Красной Армии.

3. Наладить оперативный учет и добиться четкого и точного выполнения указаний руководства»¹¹⁰.

Общие итоги реализации поставок по артиллерии и боеприпасам в 1944 г. выглядели следующим образом: «1. 1944 г. знаменуется значительным количественным ростом импорта артиллерии.

2. Качественно импортное вооружение в целом, за исключением зенитной артиллерии, уступает отечественному одинаковых калибров.

В настоящее время приняты на вооружение армии США новейшие образцы современных орудий 8" пушка, 240-мм гаубица, 120-мм зенитная пушка, 155-мм пушка М1 на станке М1, 105-мм гауб. М2А1, 3" пушка М5, 76-мм противотанковая пушка Т3 и др., которые представляют большой интерес. Образцы 120-мм зенитных пушек получены и будут в январе — феврале испытаны, а образцы 8" пушек, 240-мм гаубиц будут, по-видимому, отгружены в Союз в феврале этого года». Образцы других новейших видов артиллерии руководство Инженерного управления считала крайне желательным получить от американской стороны.

«3. В 1944 г. из Ирана было вывезено в основном почти все вооружение.

4. Оставшееся морское вооружение в Иране надо рекомендовать НКВМФ вывезти в ближайшее время своим флотом, чтобы изжить создавшуюся некомплектность.

5. Доставка порохов по назначению в конце 1944 г. и в начале 1945 г. проходит неудовлетворительно, вследствие неподачи вагонов. Это обстоятельство в известной мере не позволило отгрузить из США и Канады полугодовую норму.

6. Постановления ГОКО о завозе аммонита в 1944 г. полностью не выполнены — выполнены на 89,5%»¹¹¹.

5. Поставки кораблей, морских вооружений и судового оборудования

Одной из наиболее крупных и значительных статей ленд-лизовских поставок явились морские поставки. В первый год войны судостроительная промышленность СССР была сильно разрушена, ключевые порты потеряны в ходе боевых действий. Военно-морской флот и судостроение требовали восстановления, на что и были направлены поставки по ленд-лизу.

Об организации этого приоритетного направления поставок свидетельствует доклад о работе Отдела морских заказов ПЗК за период с июля 1942 по август 1944 г. Количество выпущенных за этот период заказов-реквизиций составило 68; всего было поставлено с СССР морских заказов на сумму 5 161 044 долларов.

В аналитическом документе Отдела ПЗК были выявлены основные тенденции и динамика формирования и выполнения морских заказов по ленд-лизу для СССР. Согласно отчету, в период Первого протокола «портфель заказов морского оборудования [...] был невелик и первоначально перспектив на значительное увеличение заказов отдел не имел. Согласованный к тому времени Второй протокол также в части морских поставок был весьма ограничен, за исключением относительно крупного заказа на 10 тральщиков.

Однако с течением времени потребности нашей страны в части военно-морского, морского и речного оборудования стали прогрессивно возрастать, причем эти потребности выявлялись не сразу, а постепенно. Началось с заказов отдельных недостающих механизмов для достройки незаконченных кораблей в Союзе, затем перешли к заказам более сложным и крупным, как по технике, так и по стоимости.

Все эти потребности заранее протоколами предусмотрены не были, поэтому размещение этих заказов (которых было подавляющее большинство) проходили на внепротокольном статусе, т. е. с дополнительными и зачастую большими трудностями»¹¹².

Динамика роста заказов и поставки оборудования в СССР поквартально представлена в следующей таблице¹¹³:

Период	Выпущено заказов		Отгружено в СССР	
	кол.	на сумму в долларах	в тоннах	в долларах
За год 1 июля 41 г. по 1.VII-42 г.	68	31 231 000	1100	5 161 044
За III квартал 1942 г.	33	54 347 000	320	1 246 387
За IV —" —" —"	30	12 967 000	1246	5 081 809
За I квартал 1943 г.	38	70 685 000	2745	7 831 000
За II —" —" —"	35	15 895 000	3320	10 541 760

За III —" —" —"	25	3 492 000	плюс 4248 плюс 11 кораблей	23 611 000
За IV —" —" —"	19	25 437 000	5974 плюс 11 кораблей	30 562 000
За I квартал 1944 г.	21	30 221 000	6919 плюс ледокол	27 271 000
За II —" —" —"	37	6 988 000	5529	14 394 000
Итого	306	251 263 000*	33 479 23 корабля своим ходом	125 700 000

* Цифры несколько округлены. — *Примеч. документа.*

По данным этой таблицы авторы отчета отдела морских заказов сделали ряд выводов о динамике поставок и работе отдела: а) Основной поток поручений из Москвы пошел, начиная с III квартала 1942 г.;

б) Поставка оборудования в СССР в более или менее массовых количествах началась лишь с начала 1943 г.;

в) Поручения шли непрерывно и во внеплановом порядке, т. е. по мере надобности, таким образом, в отделе не было отдельных этапов выпуска заказов и их реализации, все шло параллельно и одновременно;

г) Отдел из самых малых в 1943 году по объему, номенклатуре и стоимости заказов стал в 1944 году в ряд крупных отделов Комиссии»¹¹⁴.

Номенклатура и стоимость поставок представлены в следующей таблице¹¹⁵:

Наименование оборудования	Включено в 1, 2, 3 Прот.	Заказано по поручениям Москвы			Отпущено в СССР		
		Кол-во	Мощность в л. с.	Стоимость в долл.	Кол-во	Мощность в л. с.	Стоимость в долл.
Дизели разные от 10 до 1600 л. с.	954	3288	664 208	40 673 217	1470	380 706	22 573 813
Бензомоторы от 5 до 1200 л. с.	2878	6683	2 599 927	48 279 366	4647	1 804 994	25 468 923
Аккумуляторы батареи для подлодок	12	40	—	2 641 481	22	—	1 540 652
Дизель и бензогенераторы	409	2082	52 000 килов.	11 289 796	1247	31 000 килов.	5 077 108
Разное электрооборудование	3283	9152	—	6 634 179	6120	—	1 506 703

Разное оборудование	0	—	—	7 890 900	—	—	2 456 983
Трубов. вспомогат. механизмы	0	144	—	1 821 444	118	—	1 185 763
Водолазно-спасатель. оборудование	40 станций	123 стан. +разн.	—	2 665 382	80 стан. +разн.	—	890 013
Минные тральщики	10	10	—	22 981 112	10	—	22 777 916
Б. истребители подлодок	0	46	—	17 446 550	12	—	5 000 000
М. охотники за подлодками	0	62	—	11 340 000	47	—	8 671 509
Торпедные катера	0	188	—	48 915 527	61	—	18 871 269
Десантные самоход. суда	0	40	—	1 417 533	30	—	1 054 938
Буксиры по проекту ГУСМП	0	15	—	19 000 000	0	—	—
Ледокол «Сев. ветер»	0	1	10 000 л. с.	8 625 000	1	—	8 625 000
ИТОГО				251 581 487	—	—	125 700 590

Из данных последней таблицы работники отдела морских заказов ПЗК делали ряд выводов об особенностях и динамике морских заказов. Во-первых, подавляющее большинство морских заказов шло вне протоколов. Во-вторых, эти данные, так же, как и сведения из первой таблицы о поквартальной динамике, свидетельствовали о чрезвычайно разнообразной номенклатуре заказов, в которую входили, в частности, боевые корабли пяти типов, различные дизели, бензодвигатели, дизельгенераторы, сотни номенклатур электрооборудования, маячное оборудование десятков видов, водолазно-спасательное оборудование различных типов, навигационно-штурманское оборудование, радиолокаторное оборудование, компрессора различных типов и назначений, насосы, турбомеханизмы, аккумуляторные батареи и торпедные аппараты. Отдельно были отмечены «как особо сложные — комплектные заказы всего оборудования для строящихся в СССР кораблей (буксиров) без наличия соответствующих спецификаций и при отсутствии чертежей этих кораблей».

Работники ПЗК подметили также такую особенность, что «из общего количества на 1 июля 1944 г. заказов отдела — 306, весьма мало заказов массовых, повторяющихся; в подавляющем большинстве это индивидуальные, не схожие друг с другом заказы, каждый из которых требовал специальной инженерно-технической проработки».

По сведениям на 1 июля 1944 г. «из общей суммы заказов 251 581 000 долларов выполнено и поставлено всего примерно половина, т. е. на 126 700 000 долларов и переходящие заказы (не включая 4-й Протокол) составляют 125 881 000 долларов»¹¹⁶.

В отношении качества поставлявшейся по ленд-лизу продукции работники отдела подчеркивали, что «лучшую... оценку качества отправляемых изделий может дать только Москва», поэтому в качестве критерия оценки выбрали количество рекламаций, полученных отделом от заказчиков. Этих рекламаций было немного, и относились они, как указано в аналитической записке к отчету отдела морских заказов, в основном к «качеству упаковки отдельных машин. По отправляемым кораблям нами получена от наркома тов. Микояна хорошая оценка». В документе подчеркивалось также, что «отправляемое оборудование является в основном современным», представляет собой «лучшие образцы американской техники». Более того, указывалось, что «не все отправляемое оборудование является стандартным, часть изготавливается по специальным московским техусловиям, часть изменяется по нашим требованиям здесь»¹¹⁷.

По вопросу о комплектности продукции выделялась заметная специфика морских заказов, которые являлись весьма сложными. Например, по докладу работников отдела, «мы заказали магнитные тралы; зная производственные трудности в кораблестроении в СССР, нами были приняты меры для максимального расширения понятия комплектности этого заказа. Мы заказали: 1) магнитные тралы как таковые (кабеля), 2) специальные дизель-генераторы для питания этих тралов с электrorаспределительными щитами, 3) приборы регулировки, 4) палубные лебедки, не имеющие прямого отношения к магнитным тралам, 5) кабельные барабаны для намотки магнитного кабеля. Заказчиком эта комплектность утверждена. Следовательно, мы должны отправить все перечисленное оборудование на одном пароходе. Но оно изготавливается на пяти разных заводах по разным договорам с разными сроками поставки с расхождением до 4-х месяцев». Таким образом, в этом случае «вопрос комплектности упирается в вопрос хранения и сбора отдельных агрегатов в одном определенном месте. Согласно существующим в США по линии НЭВИ Департамент (Военно-морское министерство. — *Примеч. авт.*) правилам на заводе хранить нельзя, промежуточных комплектночных складов нет. Значит, нам остается одна возможность — отправлять по мере изготовления все в порт и там держать до прибытия оборудования со всех заводов, что нами и делается»¹¹⁸.

Однако подобная практика вызывала ряд проблем транспортировки и хранения грузов в портах, о чем уже упоминалось во второй главе. По словам работников отдела морских заказов, попытки сосредоточения грузов в портах

вызывали следующие проблемы: «1) нарекания наших портовых представительств на некомпетентную отгрузку грузов в порты; 2) по существующим военным законам продукция, находящаяся в портах более 40 дней, может быть забрана НЭВИ (что уже имело место, например, с водолазными станциями); 3) за хранение грузов производится денежный расчет, который мы сейчас не обсуждаем, но в будущем расплачиваться придется. Между тем всегда и везде, в том числе и в СССР, сборочным и комплектующим местом для подобного рода продукции был и является судостроительный завод, устанавливающий это оборудование на кораблях. Аналогичная вещь происходит с дизелями Наркомрыбпрома, который в комплектность включает валы и винты и ряд других механизмов. В каждом отдельном случае мы обращаемся в Инженерное управление за разрешением отгрузки отдельными узлами и... эти разрешения получаем, но на это требуется длительная переписка, время и средства». Руководство Отдела морских заказов ПЗК предложило «поставить этот вопрос перед руководством Наркомвнешторга с целью более внимательного и критического отношения к составлению заказчиками комплектующих списков»¹¹⁹.

В целом руководство этого отдела ПЗК с гордостью докладывало, что «за 2 года работы Отдел морских заказов ПЗК обеспечил поставку Родине значительного количества современных боевых кораблей для ВМФ, военно-морского и морского оборудования на общую сумму 126 млн долл., в том числе 10 тральщиков, 80 торпедных катеров, 108 больших и малых охотников за подлодками, 52 десантных судна, ледокол “Северный ветер”, около 1500 различных судовых дизелей общей мощностью 380 тыс. лошадиных сил» и большое количество разнообразного судового оборудования. Особо были отмечены новейшие виды техники, которые в СССР не производились, прежде всего «3 вида морских радиолокаторов»¹²⁰.

Состав, динамика, распределение морских поставок внутри СССР были подробно изложены в аналитической записке морского отдела Инженерного управления НКВТ к отчету за 1944 г., подписанной начальником Морского отдела, инженер-капитаном I ранга Федоровым. В записке приводились общие цифры и номенклатура поставок: «С начала Отечественной войны по 1 января 1945 г. в Советский Союз завезено из США и Англии 62 204 тн (в англтоннах) различного судового, судоподъемного оборудования и малых военных кораблей на сумму 1 579 031,8 тыс. руб., включая стоимость военных кораблей и торговых судов, пришедших в Союз своим ходом».

По годам поставки этот завоз распределялся следующим образом:

1941 год — 1279 англтонн на сумму	24 431,0 тыс. руб.
1942 год — 7514,9 —" —"	160 161,5 —" —"
1943 год — 7514 —" —"	672 143,0 —" —"
1944 год — 3432,0 —" —"	722 296,13 —" —"
Всего — 62 204 англтонн на сумму	1 579 031,8 тыс. руб.

Номенклатура завода в СССР из США и Англии выглядела следующим образом¹²¹:

Наименование	Всего с 22.6.41 г. по 1.1.45 г.		В т. ч. за 1944 г.	
	Колич.	Стоимость в тыс. руб.	Колич.	Стоимость в тыс. руб.
Тральщики	22	150 669	3	36 072
Большие охотники	46	90 100	37	70 225
Торпедные катеры	98	158 661	84	135 956
Малые охотники	56	51 940	47	46 216
Буксиры	9	55 703	9	55 703
Грузовые пароходы	71	456 118	7	66 780
Ледокол	1	45 050	1	45 050
Десантные баржи	49	9089	22	3726
Мотобот	1	53	1	53
Судовые дизели	2185 шт. 530 220 л/с 13 882 тн	1 700 661	1540 шт. 266 417 л/с 7807 тн	88 122,2
Судовые бензиновые двигатели	4913 шт. 1 868 640 л/с 6379 тн	143 408	2184 шт. 514 189 л/с 2314 тн	40 694
Минно-тральное вооружение	7588 тн	64 930,6	2850 тн	38 627,3
Вспомогательные судовые механизмы	3617,9 тн	22 588	2120 тн	11 557,2
Судоподъемное оборудование	3278,3 тн	20 331	2655 тн	16 270,3
Аздики и стопы атаки	232 кмп 1030 тн	8513	164 кмп	6096
Штурманско-навигационное оборудование	205,4 тн	3182,7	101,2 тн	1624,9
Навигационно-маячное оборудование	731 тн	3151,4	480,8 тн	1482,4
Судовое электрооборудование	11 061,4 тн	68 385,9		
В том числе:				
Судовой дизельгенератор	1236 шт. 43 357 квт 3706,5 тн	35 905,4	943 шт. 31 455 шт. 2727 тн	24 413,5
Акбатарей подлодок	70 шт. 6017 тн	19 032,7	20 шт. 1733 тн	5382,2
Итого грузов	62 204		34 320,2	
На сумму:		1 579 031,8		

Более детальный анализ источников поступления морских поставок привел авторов документов к очевидному выводу, что подавляющее количество военных кораблей и торговых судов было завезено из США.

Распределение по портам прибытия выглядело следующим образом: «В 1944 г. основной завоз шел через порты Востока и Севера, причем преимущественно через порты Севера, в отличие от 1943 года, когда большая часть морских грузов поступила через Дальний Восток»¹²².

Что касалось динамики поставок по месяцам, то завоз по месяцам был неравномерен и значительно выше чем в 1943 г., поскольку общий тоннаж завоза 1943 г. составлял около 55,5% от завоза 1944 г.

В структуре импорта морских заказов за период 1943–1944 гг. имели место следующие изменения: «Если в части военных кораблей и морского оборудования номенклатура сохранялась, то в 1944 году получили из США современный дизельэлектрический ледокол и более детальное рассмотрение и изучение всех завезенных в Союз военных кораблей позволяет сделать вывод, отмеченный в приложении к приказу народного комиссара от № 6/1с от 11.1.45 г.

Завезенная в Союз современная военно-морская техника позволяет отечественной судостроительной промышленности и Военно-морскому флоту использовать американский опыт в решении ряда технических вопросов, как например:

1. Применение автоматики и дизель-электрического движения на ледокольных и других кораблях.
2. Применение переменного тока высокого напряжения в судовых установках.
3. Технология постройки торпедных катеров.
4. Применение двигателей одного вращения на торпедных катерах.
5. Создание современной системы деаэрации и очистки питательной воды на паротурбинных кораблях.
6. Создание магнитных тралов.

В части судоподъемного водолазного оборудования завоз 1944 г. составляет 81% от завоза данной номенклатуры с начала операций и это в значительной мере обеспечивает большой объем судоподъемных работ на морских и речных бассейнах, освобожденных от немецких оккупантов.

Значительно возрос в 1944 г. завоз судовых дизелей, составляющий 70% от количества завезенных дизелей с начала операций»¹²³.

Распределение поставляемых по ленд-лизу морских заказов в период с начала войны до 1 января 1945 г. было представлено следующим образом:

- | | |
|--|----------------------|
| а) для Военно-морского флота и военного судостроения на сумму | 952 161,5 тыс. руб.; |
| б) для гражданских наркоматов и гражданского судостроения на сумму | 626 870,3 тыс. руб. |

Распределение по наркоматам морских поставок с начала войны до 1 января 1945 г., выраженное в тыс. руб., выглядело так¹²⁴:

Наркоматы	Всего	Из них:	
		Из США	Из Англии
НКВМФ	641 620,9	532 576,9	109 044
НКСП	310 540,6	310 439,8	100,8
НКрыбпром	28 448,7	25 188	32 607
НКМФ	496 206,9	492 950,6	3 256,3
НКречфлот	7162	7012,3	149,7
ГУСМП	46 322,9	46 279,5	43,4
Прочие	55 698,5	55 929,5	231
Итого	1 579 031,8	1 462 827,8	116 204

По данным Морского отдела Инженерного управления, «основной номенклатурой импорта морских заказов» было судовое оборудование для строительства военных кораблей и промысловых судов наркомата рыбной промышленности, которые играли «важнейшую роль в выполнении судостроительной программы военного и гражданского судостроения», поскольку, как указывалось в документе, «отечественная промышленность по условиям военного времени не могла и не может обеспечить судостроение отечественных судов оборудованием».

Основная масса морских поставок поступила именно по программе ленд-лиза: «Всего за время войны по 1.1.45 г. из США завезено по морским заказам на 271 395,6 тыс. долл., причем по ленд-лизу на 271 340,3 тыс. долл. Отсюда удельный вес импорта морских заказов за наличный расчет равен 0,0205%»¹²⁵.

Общий ход операций по морским заказам по ленд-лизу за период с начала войны до 1 января 1945 г. отражен в следующей таблице (в тыс. долл.)¹²⁶:

Подано заявок в Ленд-лиз	Принято Ленд-лизом	Поставлено	Завезено	В пути	Потери	Остаток в порт. США	Осталось на изготовлении фирм
792 279,3	742 664,3	284 624,8	271 340,3	10 533,5	1979	772	45 839,5

В процессе поставок имели место недостатки, в целом характерные для многих статей поставок вооружений и сложного оборудования в СССР. Главным из них явилась пресловутая некомплектность оборудования. Согласно приложению к приказу народного комиссара внешней торговли № 6/1с от 11 января 1945 г., «имели место факты некомплектной отправки оборудования, что приводило к задержке отправки оборудования, что приводило к задержке ввода в эксплуатацию: дизеля 1200 и 1600 сил прибыли без установочных частей, допоставка последних затянулась более чем на полгода; поставки оборудования для 3-х буксиров Главсевморпути затянулись на год»¹²⁷.

В работе непосредственно отдела морских заказов Инженерного управления, согласно указанной выше аналитической записке к отчету, также имели место определенные затруднения, вызванные следующими недостатками:

«1. Не все завозимые в Союз морские заказы обеспечены технической документацией, что лишает судостроителей возможности и проектирования новых судов, и разработки монтажных чертежей.

2. Не обеспечено перспективное планирование помесечной потребности тоннажа для отгрузки морских заказов из-за отсутствия своевременной информации из США и Англии об отклонениях в установленных сроках поставки.

3. Отсутствует своевременная информация из портов об отгрузках морских судов по нашим распорядкам и об остатках в портах, в результате чего отдел лишен возможности информировать заказчиков о выполнении окончательной поставки заказанного оборудования...

4. Недостаточно изучается сотрудниками отдела импортируемая техника.

5. Не организованы выезды на места использования импортной техники для изучения ее в эксплуатации.

6. Не доведено до конца дело получения от наркоматов отзывов о качестве завозимой продукции.

7. Не поставлено в отделе дело изучения состояния промышленности США и Англии, производящей оборудование для судостроения», а также состояния судостроительной промышленности этой страны».

Отмечалось также несовершенство имевшихся форм отчетности.

В «изжитии» этих недостатков, по мнению автора документа, начальника Морского отдела НКВТ Федорова, должен был участвовать подведомственный ему орган, «при ближайшем участии Морских отделов Закупочной комиссии в США и Инженерного управления Торгпредства СССР в Англии»¹²⁸.

Одним из ярких примеров использования переданных СССР судов была история с ледоколом «Северный ветер», изложенная в частности, в беседе заместителя председателя ПЗК контр-адмирала М. И. Акулина с командующим Береговой стражей США адмиралом Уаеш. В беседе, состоявшейся 23 апреля 1944 г. в г. Вашингтоне, участвовали также с советской стороны инженер-капитан Минаков, старший лейтенант Гусев, с американской — контр-адмирал Джонсон.

Адмирал Акулин выразил благодарность «за помощь, оказанную адмиралами Уаеш и Джонсон и его подчиненными в получении и достройке ледокола “Северный ветер” и обучении его команды». Советский представитель проинформировал американцев, что «в настоящее время “Северный ветер” плавает в Охотском море и уже проделал большую работу, получив лестную оценку со стороны экипажа и вышестоящих властей. Ввиду большой нужды торгового флота в подобных судах, советская сторона включает в 4-й Ленд-лизский протокол заявку на 2 новых ледокола типа “Северный ветер” и просит поддержать эту заявку». Адмирал Уаеш в ответ заявил, что «Береговая стража и впредь готова оказать помощь советской стороне».

Далее контр-адмирал Акулин сообщил, что «для усовершенствования ледокола “Северный ветер” требовались винты со съёмными лопастями». Адмирал Джонсон возразил, что, по мнению американцев, «“Северный ветер” не нуждается в винтах со съёмными лопастями. Тем не менее чертежи дан-

ных винтов будут готовы через неделю и производство одного винта займет до 1½ месяца».

Акулин в связи с этим разъяснил, что запрос о винтах исходил непосредственно «от работников Севморпути и лично от адмирала Папанина, которые очень авторитетны в вопросах плавания во льдах и которые считают, что при отсутствии баз в арктических районах, смена винта целиком невозможна, а смена одной лопасти может быть произведена силами и средствами экипажа ледокола». Он добавил также, что «в скором времени возможен приход “Северного ветра” на ремонт в США, поэтому изготовление винтов желательно к июню месяцу текущего года».

Адмиралы Уаеш и Джонсон в заключение просили не задерживать «присылку обещанной информации о качестве работы механизмами и ледокола в целом»¹²⁹.

6. Поставки продовольствия

Как мы уже отмечали, среди всех статей ленд-лиза именно поставки продовольствия занимали первое место и по стоимости, и по тоннажу.

Согласно сводному отчету о размещении заказов через Ленд-лиз с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. было подано и принято Ленд-лизом продовольственных заказов весом 4 362 931 брутто-тонн, на сумму 1 978 685 052 амер. долл., оформлено контрактом и поставлено в США — 3 979 653 бр./т, на сумму 1 727 751 266 долл., отгружено в СССР — 3 978 806 бр./т на сумму 1 727 573 627 долл.¹³⁰

Самой крупной статьёй и по весу, и по сумме являлись мясные консервы (не случайно именно мясная тушенка получила среди советских людей простонародное название «второй фронт»). По этой статье было подано и принято Ленд-лизом заказов 819 672 бр./т на сумму 717 018 222 долл., оформлено контрактом, поставлено в США, отгружено в СССР — 708 089 бр./т на сумму 620 629 144 долл.

По весу выделялись поставки сахара: подано и принято Ленд-лизом заказов на 650 483 бр./т на сумму 82 599 016 долл., оформлено контрактом, поставлено в США, отгружено в СССР — 624 217 бр./т на сумму 74 053 514 долл.

По стоимости на втором месте после мясных консервов следовал яичный порошок: подано и принято Ленд-лизом заказов на 121 721 бр./т на сумму 327 598 011 долл., оформлено контрактом, поставлено в США, отгружено в СССР — на 108 539 бр./т на сумму 287 086 423 долл.

По пшенице заявки были выполнены в полном объеме: подано и принято Ленд-лизом, оформлено контрактом и поставлено в США, отгружено в СССР заказов весом 49 535 бр./т на сумму 2 379 704 амер. долл. По муке ржаной и пшеничной: подано и принято Ленд-лизом заказов на 637 163 бр./т на сумму 43 195 397 долл., оформлено контрактом, поставлено в США, отгружено в СССР — 614 634 бр./т на сумму 41 065 667 долл.

По муке соевой подано и принято Ленд-лизом заказов на 637 163 брутто-тонн на сумму 9 091 763 долл., оформлено контрактом и поставлено в США —

63 426 бр./т на сумму 6 149 956, отгружено в СССР — 62 803 бр./т на сумму 6 070 486 долл.

Бобы и горох поставлялись в следующих объемах: подано и принято Ленд-лизом заказов на 258 963 бр./т на сумму 38 119 932 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 242 638 бр./т на сумму 354 154 229 долл. Крупы разной было поставлено: подано и принято Ленд-лизом заказов 156 608 бр./т на сумму 18 778 900 долл., оформлено контрактом и поставлено в США — 138 361 бр./т на сумму 15 790 188 долл., отгружено в СССР — 138 296 бр./т на сумму 15 780 765 долл.

По мясоовощным консервам заявки были выполнены в полном объеме: цифры поданных заявок совпадали с размерами поставленного в СССР: 22 229 бр./т на сумму 22 229 долл. Та же картина наблюдалась по статье «Мясо соленое и копченое»: 56 998 бр./т на сумму 28 660 730 долл.; по статье «Баранье и говяжье сало»: соответственно 21 396 бр./т на сумму 6 427 652 долл.; картер спред: 21 837 бр./т на сумму 24 366 575 долл.; концентрированные супы: 6024 бр./т на сумму 3 855 091 долл.; томатная паста: 8510 бр./т на сумму 2 457 963 (к моменту поставки в порты США и отгрузки в СССР сумма возросла, возможно, в силу роста цены на этот товар — до 2 458 085 долл.); концентрированные соки — 1258 бр./т, на сумму 1 294 086. Полностью совпадали данные о заказах и поставках по статье «Мыло», которая также относилась к продовольственным товарам: 8254 бр./т на сумму 1 315 111 долл.

Несколько меньше заявки было поставлено таких товаров, как шпиг — подано и принято Ленд-лизом заказов 254 465 бр./т на сумму 97 016 290 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 225 632 бр./т на сумму 86 122 584 долл.; лярд — подано и принято Ленд-лизом заказов на 314 381 бр./т на сумму 106 358 967 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 280 026 бр./т на сумму 93 284 465 долл. По сливочному маслу недопоставки оказались более существенными: подано и принято Ленд-лизом заказов 95 589 бр./т на сумму 106 723 990 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 72 103 бр./т на сумму 72 881 580 долл.

По молоку в порошке были следующие показатели: подано и принято Ленд-лизом 78 856 бр./т на сумму 40 012 613 долл., оформлено контрактом и поставлено в США — 69 896 бр./т на сумму 32 312 847, отгружено в СССР — 69 798 бр./т на сумму 31 229 271 долл.

По молоку сгущенному: подано и принято Ленд-лизом — 27 789 бр./т на сумму 10 858 765 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 27 543 бр./т на сумму 10 771 711 долл.

Сухие овощи поставлены в следующих количествах: подано и принято Ленд-лизом — 13 997 долл. на сумму 18 836 659 долл., оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — 17 266 039 долл.

Сыра было поставлено: подано и принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — 36 855 бр./т на сумму 26 030 523 долл., поставлено в США и отгружено в СССР — 31 221 бр./т на сумму 20 802 383 долл.

По растительному маслу было подано и принято Ленд-лизом заказов 445 158 бр./т, шортенинга 27 844 бр./т, маргарина 46 042 бр./т (общая стоимость этих трех товаров была посчитана вместе — 165 050 579 долл.), оформлено контрактом, поставлено в США и отгружено в СССР — соответственно 400 542 бр./т, 18 915 бр./т и 46 042 бр./т, на общую сумму 146 053 117 долл.

В дополнение к сказанному, было поставлено по статье «Разные товары пищевого отдела»: подано реквизиций и принято Ленд-лизом — 98 929 бр./т на сумму 89 520 937 долл., оформлено контрактом и поставлено в США — 98 731 бр./т на сумму 87 452 782 долл., поставлено в СССР — 98 670 бр./т на сумму 87 447 612 долл.¹³¹

Довольно крупными явились и поставки продовольствия в счет британских поставок. По данным сводного отчета за 1 октября 1941 — 15 сентября 1945 г., в счет британских поставок было размещено Ленд-лизом, оформлено, поставлено в порты США и отгружено в СССР пищевых продуктов на общую сумму 5 497 526 долл. В том числе по пшенице было подано и размещено Ленд-лизом заказов, оформлено, поставлено в порты США и отгружено в СССР 11 007 бр./т на сумму 422 242 долл., по муке — соответственно 99 576 бр./т на сумму 5 075 284 долл.¹³²

Организация продовольственных поставок внутри самих США сталкивалась с рядом проблем. Некоторые из них имели общий характер и были связаны с трудностями транспортировки в порты, описанными в предыдущих разделах. Эти проблемы обсуждались, в частности, на совещаниях представителей ПЗК — ее председателя А. И. Беляева и начальника отдела продовольственных товаров П. И. Щегулы с американским министром земледелия м-ром Виккардом 10–11 ноября 1942 г. Ряд проблем был связан с резким увеличением поставок продовольствия и, соответственно, затовариванием в портах. Согласно меморандуму переговоров от 10 ноября, «при встрече с министром генерал Беляев поставил следующие вопросы:

1) О необходимости усиления отгрузки продтоваров в СССР в ноябре и в последующие месяцы в сравнении с предыдущими месяцами (Беляев заявил, что в ноябре мы предполагаем отгрузить не менее 112 тыс. тонн различных продуктов, и в последующие месяцы это количество возрастает).

2) В связи с резким увеличением количеств отгружаемых продтоваров и во избежание задержек и простоя пароходов было бы... необходимо изыскать возможности складирования в портах продуктов (Сан-Франциско — Портленд — Сиэтл — Такома).

3) В связи с тем, что мы поздно получили разрешение о направлении грузов в порты, в ноябре было бы желательно получить часть грузов уже находящихся в портах по принадлежности другим ведомствам».

Министр земледелия США, согласно документу, «отнесся очень положительно к выставленным вопросам и ответил, что даст со своей стороны указания о специальном наблюдении за грузами, отправляемыми в СССР, а также предложит изучить вопрос о складировании продгрузов в портах»¹³³.

Согласно сообщению работников продотдела ПЗК П. И. Щегула и В. И. Грудинко о совещании в Министерстве земледелия США 11 ноября

1942 г., основным вопросом на нем было «обсуждение переброски продовольствия в Западные порты США для отгрузок по нашей ноябрьской программе. Состояние портов и движение грузов по железным дорогам находятся под контролем Военного департамента, в частности Военно-транспортного управления. Политика Военного департамента сводится к предотвращению большого скопления грузов в портах, особенно грузов, находящихся в портах в железнодорожных вагонах». Это было связано с тем, что железные дороги работали с большой перегрузкой, особенно загруженными оказались пути в Сан-Франциско, по которым проводились большие переброски воинских частей и военного имущества. На совещании приводился в пример случай, когда состав с товарами для СССР был задержан по пути к Портленду и Сельскохозяйственный департамент не был даже извещен об этом.

На совещании было решено «выяснить складскую площадь в Сан-Франциско и Портленде, которую можно будет использовать для создания постоянных запасов продовольствия, чтобы не загружать портовые пути, [...] иметь достаточные количества продовольствия для погрузки на наших пароходах. По предварительным данным, в Сан-Франциско можно будет зарезервировать складов на 40 000 тонн товаров и в Портленде на 10 000–11 000 тонн». Кроме того, по сообщению работников ПЗК, «Транспортный отдел сельскохозяйственной торговой администрации ввел системы контроля над каждым вагоном, отправляемым с нашими товарами. Движение грузов контролируется на основании сообщений, получаемых с узловых железнодорожных станций»¹³⁴.

В записи переговоров П. И. Щегулы и Б. И. Грудинко с представителем Министерства земледелия м-ром Хендриксом, м-ром Хатч-Гаспардом и работниками ряда американских фирм-поставщиков от 9 декабря 1942 г. обсуждался ряд специфических проблем, связанных с поставками ряда видов продовольственных товаров. Американцы объяснили, к примеру, затруднения с доставкой на железнодорожные станции и очисткой «семян овощных трав», тем, что «на Западном берегу отсутствует рабочая сила (раньше этим делом занимались японцы, которых в настоящее время выселили в другие места)». М-р Хатч заверил советских представителей, что будут приняты все меры к исправлению такого положения.

Один из ключевых продовольственных товаров, поставлявшихся в СССР, были, как нами показано выше, мясные консервы. В числе прочих П. И. Щегула и Б. И. Грудинко поставили вопрос, «почему так долго не отгружается тушонка (так в документе. — *Примеч. авт.*), которая была обещана в декабре». На это представитель американской фирмы м-р Норман ответил, что «опыт оказался длительным и сейчас они надеются, что с января она будет регулярно поступать»¹³⁵.

Вопрос о поставке мясопродуктов более детально обсуждался на переговорах между заместителем начальника Отдела пищевых продуктов Воронцовым и м-ром Кронкайтом, представителем фирмы поставщика (Mr. Kronchait, Purchasing Division Line Stock Ltd.) от 5 января 1943 г. По поводу поставок свиной тушенки, о которой имелись договоренности уже в октябре месяце, аме-

риканский представитель сообщил, что «контракты на изготовление свиной тушонки заключены с 15 фирмами».

Особенностью организации поставок явился тот факт, что, по словам м-ра Кронкайта, «выработка тушонки требует применения ручного труда, что является причиной, тормозящей организацию выработки этого консерва в больших количествах». Это производство требовало также «замены оборудования». По его оценке, «в январе можно ожидать поставку 400 т свиной тушонки, в феврале 2500 т, и в последние месяцы будет нарастающее увеличение». Он также предупредил о трудности с закупкой и поставкой мясных изделий вообще.

На вопрос советских представителей о том, чем они могли бы компенсировать недостачу мясных изделий по нашей заявке на январь месяц, американец выдвинул предположение «немедленно отгрузить до 5000 т консервов "Pork Soya Sinks", состоявших из следующих компонентов: Pork Trimmings — 66%, Soya Bean Flour — 22%, Pater — 12%»¹³⁶.

Далее «на вопрос о причинах затруднений с поставкой мясопродуктов он высказал мнение, что недостаточная доставка мясопродуктов объясняется недостатком мясопродуктов и для внутреннего употребления, которое явилось в результате задержки сдачи живого скота фермами, которые хотят спекулировать на повышении цен. Кормов много и они дешевы, и поэтому фермы удерживают скот в ожидании повышения цен на скот и получения большой прибыли».

Американский представитель также поинтересовался, «будем ли мы брать в летние месяцы мясопродукты, т. к. они собираются в течение зимних месяцев произвести закупки мясопродуктов на летний период»¹³⁷.

Следует отметить, что подобный «эгоизм» и стяжательство американских производителей говорило о полном непонимании обстановки в СССР — мясные консервы было остро нужны именно зимой, в условиях ожесточенных сражений на завершающей стадии битвы под Сталинградом, тяжелой нехватки продуктов и голода в блокадном Ленинграде. Но — у американского фермера, находившегося за 10 тыс. км от советско-германского фронта была своя логика, он ждал повышения цен на свинину.

5 января 1943 г. те же представители отдела продтоваров ПЗК провели беседу с м-ром Голденом, помощником директора продовольственного департамента относительно ориентировочной заявки на февраль — март месяцы на продтовары. Советская сторона представила заявку на продтовары в количестве 156 863 на Западное побережье и 77 000 на Восточное побережье в месяц. М-р Голден сообщил, что окончательное суждение будет вынесено по советской заявке позже, «но вряд ли они сумеют обеспечить нас мясными товарами в требуемом количестве, т. к. имеют затруднения в их покупке»¹³⁸.

Более общие системные вопросы продовольственных поставок обсуждались во время беседы в Вашингтоне 8 июня 1942 г. замнаркома внешней торговли А. Д. Крутикова с м-ром Хендриксоном, директором Управления по распределению продовольствия.

М-р Хендриксон спросил А. Д. Крутикова об общем продовольственном положении СССР. Он пояснил, что «сейчас обсуждается вопрос о более рациональном использовании морского тоннажа посредством отправки некоторых количеств продовольствия в Советский Союз из Австралии через Персидский залив, в связи с тем, что Австралия ближе расположена к портам Персидского залива, чем США. Этот вопрос касается пшеницы и пшеничной муки, мяско-консервов и некоторого количества жирных кислот».

Американец поинтересовался, не будет ли препятствовать осуществлению этой программы соглашение между СССР и Великобританией.

Крутиков ответил, что он не вполне осведомлен в этом вопросе. По его сведениям, «на сегодняшний день шерсть и свинец перевозятся из Австралии во Владивосток через Сан-Франциско»¹³⁹.

В связи с этим Хендриксон разъяснил, что «основным источником продовольственного снабжения останутся США, [...] Австралия могла бы сыграть важную роль второстепенного источника», а также «некоторое количество продуктов можно было бы экспортировать с острова Мауритиус, расположенного на морском пути в Персидский залив, недалеко острова Мадагаскар».

Далее Хендриксон попросил собеседника сообщить о качестве американских товаров, прибывавших в советские порты, в частности о состоянии яичного и молочного порошка.

Заместитель наркома внешней торговли доложил, что «товары поступают в удовлетворительном состоянии, пригодном для пищевых целей, однако тара часто не удовлетворяет требованиям, в особенности при отправках через Персидский залив, т. к. в связи с многочисленными перевалками бьются непрочные бочки и рвутся одинарные мешки (с сахаром). В связи с этим необходимо улучшить тару, т. к. результатом дефекта тары является большая потеря товаров в пути».

Руководитель американского «продовольственного ведомства» поинтересовался также, «имеются ли перспективы увеличения отгрузок муки и пшеницы», на что Крутиков дал уклончивый ответ, что «будут приложены все усилия, чтобы обеспечить морским тоннажем перевозку всех количеств, которые будут зафиксированы в III Протоколе»¹⁴⁰.

Далее Хендриксон поинтересовался, своевременно ли прибыли в СССР семена, отгруженные из США.

А. Д. Крутиков заверил, что семена прибыли вовремя и были должным образом использованы.

В целях улучшения организации продовольственных поставок м-р Хендриксон обратился к представителю НКВД с двумя просьбами: «1. Давать возможно раньше заявки на продолжительный период вперед» (что обосновывалось необходимостью планировать сельскохозяйственное производство и учитывать советские заявки в американских планах).

2. Регулярно давать информацию о состоянии прибывающих в советские порты продовольственных товаров», а также «информацию о том, как используется прибывающее из СССР продовольствие, т. к. информацию такого характера можно использовать в целях пропаганды фермеров в вопросах уве-

личения объема сельскохозяйственного показа, показав им, что продукты их труда являются вкладом в общее дело»¹⁴¹.

Московский «начальник» позволил себе, с точки зрения «официального протокола», «пошутить»: он «ответил, что заявку мы дали на 1 год и, шутливо заметил, что на конференции он сделал заявку на более продолжительный период, а также что он сделает все от него зависящее, чтобы удовлетворить эти просьбы».

В заключение Крутиков просил Хендриксона «оказывать содействие при неизбежных изменениях транспортных планов, вызываемых условиями военной обстановки». Директор Управления по распределению продовольствия ответил, что он «понимает неизбежность таких изменений и отметил, что взаимопонимание между его учреждением и Закупочной комиссией всегда основывалось на сотрудничестве и кооперировании». Заместитель наркома внешней торговли в традиционном духе выразил м-ру Хендриксону «признательность за его сотрудничество»¹⁴².

Яркое прочувствованное описание продовольственных проблем СССР и вклада американской продовольственной помощи в обеспечение побед Красной армии в ожесточенных сражениях, содержится в письме председателя ПЗК А. И. Беляева майору Ральфу Олмстеду, администратору по продовольствию, Министерство сельского хозяйства США, от 30 марта 1943 г.

Беляев писал: «В Вашем письме от 24 марта Вы просили меня описать продовольственное положение Советского Союза в настоящее время.

Я могу сказать, что продовольствие всегда играет важную роль в жизни народа. В военное время продовольствие так же необходимо для гражданского населения и армии, как вооружение и пушки.

Перед настоящей войной Советский Союз был богатейшей страной в отношении продуктов питания благодаря плодородности почв по всей стране и благодаря тому, что народ Советского Союза под гениальным руководством Советского правительства и г-на Сталина организовал коллективные хозяйства, которые развивались на научной основе...

В течение почти двух лет ужасной войны с гитлеровской Германией, [...] советский народ... временно потерял очень важные сельскохозяйственные районы, такие как Украина, что создало огромные затруднения в отношении снабжения Советской Армии и гражданского населения различными продуктами питания. По этой причине мы обратились к правительству США с просьбой снабжать мою страну продовольствием в возможно больших количествах...

Для того чтобы снабдить Красную Армию продовольствием во время ее блестящего наступления против держав Оси необходима пшеница, зерновые культуры, масло, концентраты и т. д.

Наполеон сказал: «Движение армии определяется ее желудком». Этот трюизм относится и к современным войнам, а также к советскому фронту, где линия фронта простирается от холодной Арктики до жаркой полупустыни, почти на 2000 миль»¹⁴³.

В период Четвертого протокола произошли значительные изменения в положении сельского хозяйства СССР, в связи с освобождением совет-

ской территории от вражеских войск. Вопрос о продовольственном положении СССР в 1945 г. и перспективах американских поставок обсуждался во время встречи А. И. Микояна с В. А. Гарриманом от 18 апреля 1944 г. В числе прочих на повестке дня стоял вопрос «о программе поставок на четвертый период». Микоян вручил Гарриману проект программы поставок СССР в счет кредита на 1 млрд долларов, «пояснив при этом, что эта программа по кредиту включается в программу поставок по IV Протоколу, и тов. Микоян вручает ее лишь для сведения г-на Гарримана, в связи с высказанной им просьбой».

Посол США, в частности, поинтересовался, намечались ли советской стороной «какие-либо изменения в программе поставок по продовольствию». Микоян проинформировал, что «по хлебопродуктам имеются большое сокращение. Некоторое сокращение имеет место также по сахару. Что касается мясопродуктов и животных жиров, то поставки последних намечаются почти на таком же уровне, что и по Третьему протоколу»¹⁴⁴.

Далее Гарриман задал более общий вопрос, ориентированный на будущие тенденции: «произойдут ли какие-либо изменения в импорте продовольствия после сбора урожая 1945 года».

Тов. Микоян ответил, что после сбора урожая 1945 г. наши потребности в импортном продовольствии должны уменьшиться, [...] в первую очередь это коснется хлеба и растительных масел, производство которых мы сможем сравнительно быстро восстановить. Что касается мясопродуктов и животных жиров, то восстановление их производства потребует более длительного времени.

Тов. Микоян заявил, что Красная Армия в основном освободила от вражеской оккупации все богатые сельскохозяйственные районы Советского Союза; остается лишь небольшая часть Бессарабии. Таким образом, сельскохозяйственная база уже выбита из рук врага».

Гарриман разъяснил, что вопрос о программе завоза продовольствия он задал в связи с тем, что в то время Вашингтон был занят «планированием сельскохозяйственного производства США». Про его словам, в задачу планирования входит не только обеспечение продовольствия на экспорт, но... и предотвращение перепроизводства сельскохозяйственных продуктов». Именно в связи с этим посол просил наркома внешней торговли хотя бы в общих чертах сообщить, «каковы будут потребности Советского Союза в продовольствии после снятия урожая 1945 и 1946 гг. Желательно информацию иметь по тем видам продовольствия, которые вывозятся из США, Канады и других стран Америки, включая сахар».

В связи с этим Микоян разъяснил, что «предсказать перспективы урожая в 1945 г. сейчас трудно, т. к. нам неизвестно, в каких условиях будет происходить сев этого урожая; предвидеть это тем более трудно в отношении освобожденных районов». Далее им было отмечено, что «цифры завоза продовольствия в 4 периоде, указанные во врученном сегодня тов. Микояном проекте программы, правильно отражают нашу потребность на период с 1 июля 1944 г. по 1 июля 1945 г. Что касается урожая 1944 г., то мы ожидаем, что общий

валовый сбор в этом году будет выше, чем в прошлом году, когда в Приволжских районах была засуха, и Украина еще не была освобождена от вражеской оккупации»¹⁴⁵.

Гарриман поинтересовался, «не будут ли на Украине после снятия урожая в 1945 г. излишки хлеба, пояснив, что имеет в виду излишек, который останется после удовлетворения потребностей самой Украины.

Тов. Микоян ответил утвердительно».

Далее американец спросил, каково будет положение с производством сахара. Микоян пояснил, что «восстановление производства сахара затрудняется тем, что много сахарных заводов на Украине разрушены врагом, кроме того, не проведена подготовка для посева сахарной свеклы...».

Посол особо интересовался также вопросом о перспективах производства продовольствия в СССР в 1946 г., «а также после завершения военных действий, когда освобожденные резервы рабочей силы можно будет бросить на восстановление сельского хозяйства».

А. И. Микоян в связи с этим отметил, что «восстановление сельского хозяйства встретит большие затруднения в отношении тягловой силы. Уже 3 года, как сельское хозяйство не получает тракторов».

Гарриман пояснил, что «в США сельскохозяйственное производство планируется на два года вперед». Микоян резонно ответил, что «в США имеется больше возможностей планировать сельскохозяйственное производство, т. к. на их территории нет военных действий и, очевидно, не предвидится». На это Гарриман возразил, что «Советский Союз имеет больше опыта в планировании». Микоян заметил, что «до войны мы действительно планировали производство на более длительный период, однако, в связи с военными событиями, сейчас это встречает затруднения».

Гарриман настойчиво объяснял, что «информация, которую он просил у тов. Микояна, требуется для планирования производства продовольствия, необходимого для Советского Союза и других стран Европы. С другой стороны, это планирование вызывается необходимостью предотвратить переизводство»¹⁴⁶.

Динамика, особенности и некоторые закономерности продовольственных поставок в СССР в течение войны были подробно раскрыты в пояснительной записке к отчету Отдела продовольственных товаров Закупочной комиссии СССР в США по выполнению Третьего протокола за период с 1 июля 1953 по 30 июня 1944 г., подписанной начальником Отдела продовольственных товаров П. И. Щегулой и датированной 12 июля 1944 г. В документе подчеркивались общие задачи отдела, направленные «на выполнение заказов по отгрузке продовольственных товаров как по обязательствам правительства США, указанных в 3-м протоколе, так и по товарам, в протоколе не упомянутых». В целом по протокольным статьям каких-либо серьезных затруднений с их выполнением не было, однако авторы записки обращали внимание соответствующих органов в СССР — НКВТ и его объединений «Экспортхлеб» и «Разноимпорт» (через которые в основном шла реализация в СССР продовольственных поставок), что «как и раньше, так и в период действия 3-го про-

токола месячные планы отгрузок продовольственных товаров поступали к нам с запозданием»¹⁴⁷.

Одним из объяснений было то обстоятельство, что «с увеличением отгрузок продовольственных товаров Министерство земледелия не могло держать значительных количеств товаров на складах в портах или в припортовых районах».

Начальник отдела продовольственных товаров разъяснял общую обстановку: «В связи с ростом потребностей на изготовление Администрацией распределения продовольствия военного времени, продовольственные товары, как со стороны армии и флота США, а также потребителей этих товаров по ленд-лизу со стороны большого количества различных иностранных правительств — союзников США, Администрация все более настойчиво требует представления ей перспективных помесячных планов отгрузок продтоваров на 4–6 месяцев вперед»¹⁴⁸.

В качестве примера приводился следующий случай в работе отдела ПЗК: «На наш запрос о поставке нам сухого цельного молока по 4 Протоколу в количестве 20 000 тонн начальник отдела молочного хозяйства и птицеводства д-р Стейтс заявил, что в связи с увеличением потребностей армии и флота США и несвоевременным представлением хотя бы ориентировочной заявки на молочные продукты с нашей стороны в конце 1943 г., Администрация не может удовлетворять наши заявки в количестве указываемом нами, а аллокировала на период действия 4-го Протокола задолго до появления цифр Протокола 4000 тн сухого цельного молока. В настоящее время Администрация принимает меры к увеличению количества указанного выше по аллокации, но вряд ли сумеет обеспечить поставку более 6000 тн сухого цельного молока.

Вместо цельного молока усиленно предлагается сухое обезжиренное молоко распылительной сушки. Известно, что это далеко не равноценные продукты».

Таким образом, по мнению работников Отдела продовольственных товаров, «отделу необходимо иметь перспективный план отгрузок на 3–4 месяца вперед с тем, что этот план корректировался бы устанавливаемыми Наркомвнешторгом месячными планами отгрузок продовольственных товаров из США в СССР»¹⁴⁹.

Ряд сложностей возник в связи с поставками в СССР муки, которые в ряде случаев были заменены поставками пшеницы. По пшенице и муке ситуация сложилась следующим образом: «С декабря 1943 г. в Северные порты СССР были начаты отгрузки пшеницы, причем с декабря 1943 г. по март 1944 г. ... было отгружено 24 808,63 дл. тонн, из которых 5563,56 дл. тонн было отгружено в декабре 1943 г., а остальное количество, т. е. 19 245,07 дл. тонн в течение января, февраля и марта 1944 г.

Отгрузки пшеницы, в течение действия III-го Протокола, в сравнении с отгрузками в счет I и II Протоколов характеризуется следующими данными (в дл. тоннах):

I Протокол	II Протокол	III Протокол
25 941	—	24 808,63

Необходимость отгружать пшеницу (в счет части заявок на муку) была связана с поздним получением плана отгрузок в Северные порты и порты Персидского залива, которым предусматривалась поставка значительных количеств муки.

В конце 1943 г. и начале 1944 г. на Восточном побережье США, в связи с большими потребностями на отгрузку муки американским вооруженным силам, находящимся вне пределов США, а также в результате срочной заявки союзного командования на отгрузку 90 000 тонн муки для снабжения гражданского населения освобожденных районов Италии, Сельскохозяйственный департамент столкнулся с затруднениями при заготовках количеств муки, требовавшихся на экспорт.

Это положение было усложнено тем, что существовавшая в то время лимитная цена на муку была довольно низкой по сравнению с относительно высокой ценой на пшеницу, и мукомольные кампании, не получая достаточных доходов, [...] отказывались заключать контракты»¹⁵⁰.

Американская мука, прибывшая в СССР, получила удовлетворительную оценку Всесоюзного объединения «Экспортхлеб». По данным отдела продовольственных товаров ПЗК, динамика отгрузок муки по кварталам в течение действия Третьего протокола (в дл. тоннах, вес нетто):

1943 г.		1944 г.	
I кварт.	IV кварт.	I кварт.	II кварт.
36 916,29	73 698,35	114 144,55	52 975,68

Из представленных данных следовало, что «отгрузки муки по III Протоколу, составлявшие в общей сложности 277 734,87 дл. тонн (из которых 14 484,75 дл. тонн ржаной муки и 263 250,12 дл. тонн пшеничной) наиболее интенсивно проводились в конце 1943 и начале 1944 г., т. е. в тот период, когда отгрузки продовольствия из США производились в трех направлениях — на Дальний Восток, Северные порты СССР и Персидский залив»¹⁵¹.

Согласно выводу работников ПЗК, «высокий удельный вес отгрузок муки в течение этого периода соответствовал плану завоза продовольствия в Союз, полученному из Москвы». При этом «с прекращением отгрузок на Север СССР и выполняя указания НКВТ о необходимости прекратить завоз муки в Союз через Дальний Восток и Персидский залив, отправка муки за последние месяцы производилась только по специальному назначению — Дальстрою, арктическим организациям и т. д.».

В целом за три протокольных периода имела место тенденция к увеличению отгрузок муки, представленная в следующей таблице (в дл. тоннах, вес нетто):

По I Протоколу	По II Протоколу	По III Протоколу
56 691	155 884	277 734,87

По сообщению В/О «Экспортхлеб», американская мука, прибывавшая в советские порты, в большинстве случаев соответствовала «по основным качественным показателям высшему сорту советской муки».

Далее, согласно анализу отдела продовольственных товаров, сделанному на основании информации американского Комитета по урожаям, в США «в текущем году... ожидается рекордный в истории урожай пшеницы в 1 128 000 000 бушелей (на 119.000.000 бушелей больше, чем рекордный до сего времени урожай 1915 г.», это создаст возможность для восполнения запасов пшеницы для поставок в СССР¹⁵².

В отношении важных для СССР поставок сахара записка к отчету Отдела продовольственных товаров ПЗК содержала следующие данные: «в период действия III Протокола всего было отгружено 262 819,16 длинных тонн сахара, или 87,6% к предусмотренному Протоколом количеству 300 155 длин. тонн. Первоначально предусматривался Протоколом завоз сахара в количестве 389 440 дл. тонн. Затем было снято 89 285 дл. тонн сахара с целью увеличения (1 000 000 коротких тонн) завоза муки. Недогруз в размере 37 335,58 дл. тонн или 12,4% объясняется исключительно недостатком тоннажа. При наличии достаточного количества пароходов затруднений с отгрузкой всего запланированного количества сахара не было бы, ибо сахар имелся и имеется.

В сопоставлении с поставками сахара по I и II Протоколам, отгрузки сахара в течение действия III Протокола резко возросли:

	I Протокол	II Протокол	III Протокол
Отгружено сахара в длин. тн	74 426	99 224	262 819

Если удельный вес сахара, по отношению к весу всех отгруженных товаров по I Протоколу, составил 25,0%, по II Протоколу 11,4%, по III Протоколу сахар занял 13,8%»¹⁵³.

В отношении маршрутов поставок сахара в записке указывалось, что основная масса сахара отгружалась с Западного побережья во Владивосток. Отмечался и необычный путь отгрузок: в первом полугодии 1944 г. 43 531 дл. тонн сахара было отгружено с острова Куба направлением на Персидский залив.

Особое значение при организации поставок ключевой номенклатуры — мясных консервов, имела проблема ассортимента и качества продуктов. В записке отмечалось, в частности, что в связи с затруднениями в увеличении отправок — «недостатком транспортных средств — необходимо было особенно тщательно подбирать для отгрузки более ценные, [...] высококалорийные, ... концентрированные и высококачественные продукты». Как пример активной позиции советского заказчика приводилась история, когда, по сообщению П. И. Щегулы, «нами было внедрено производство в США свиной тушенки по отечественной рецептуре с предварительной бланшировкой свинины для получения более концентрированного консерва. За время действия III Протокола этого вида консерва было отправлено 135 000 тонн или 52% ко всему количеству отправленных консервов.

[...] За этот период нами отгружено 7000 тонн обезвоженной (сухой) свинины, являющейся по своему химическому составу не только высококалорийным продуктом, но и белковым концентратом. По своей биологической ценности... 1 банка этого продукта эквивалентна 3,14 банки обычного мясного консерва...

Все наличие обезвоженной свинины и свиной тушонки нами отгружалось в первую очередь. Иногда нам сделать это не удавалось ввиду скрытых препятствий со стороны отдельных работников Министерства земледелия, заинтересованных в направлении иного ассортимента консервов с той или иной фирмы. Это происходит потому, что отдел Продтоваров непосредственной связи с фирмами не имеет»¹⁵⁴.

При поставках шпига и других копченостей советскую сторону особо беспокоила проблема свежести поставлявшихся продуктов. В пояснительной записке к отчету указывалось, что «на Западном побережье США не имеется необходимой холодильной площадки для хранения скоропортящихся продуктов в необходимых количествах, как это имеет место на Восточном побережье США». В связи с этим представители ПЗК поставили вопрос перед американской стороной «о специальной упаковке мясных продуктов и копченостей с заливкой их лярдом», а также о «покрытии шпига стабилизированным лярдом», что, по их мнению, должно было привести к «повышению качества мясо-копченостей и шпига» и уменьшению случаев порчи продуктов в пути.

В документе были выделены также перспективы размещения заказов на товары мяскоконсервной группы по Четвертому протоколу. Согласно анализу работников Продотдела, трудности могли возникнуть только в поставке консервированной говядины, поскольку «в говяжьем мясе до сих пор ощущается в США недостаток», и «при отмене рационирования на все мясные продукты, но на говяжье мясо рационирование сохранилось». Кроме того, указывалось, что «в армии и флоте США потребляется в основном также говяжье мясо. Вместо консервированной говядины необходимо будет размещать заказы на свиные сорта консервов (рубленый окорок и мясной комбинированный фарш)». Работники Продотдела предвидели также затруднения в размещении заказов на твердокопченую колбасу, поскольку «в отличие от отечественной мясной индустрии мясные компании США приспособлены в основном для выработки... консервов и вареных колбас, сосисок и вареной ветчины»¹⁵⁵.

По группе молочных продуктов и растительного масла имели место недопоставки. Так, по Протоколу полагалось отгрузить 200 898 длинных тонн, а отгружено было 196 977 65 тн (таких товаров, как растительное масло, маргарин, шортенинг). Недопоставки случились по ряду причин. Во-первых, «общее количество растительных масел, доставленных в порты для отгрузки в СССР по 3-му протоколу было больше количества, определенного Протоколом на 4380 тн. Однако ввиду того, что 4 парохода типа “Либерти”, имея на борту растительное масло, погруженным за 10–12 дней до окончания действия 3-го Протокола, не ушли из порта, [...] план отгрузки масла остался невыполненным»¹⁵⁶.

Кроме того, в числе недостатков было отмечено, что «из-за недостатка выделяемого для отгрузок продовольственным товаром тоннажа, отдел не смог отгрузить значительные количества шортенинга, который имелся в распоряжении Министерства земледелия для отгрузки его в СССР в количестве около 6500 длин. тонн».

Основным видом продуктов из группы растительных масел, отгруженных в СССР за период действия Третьего протокола, стало, согласно отчету, «сырое льняное масло, отгрузки которого от общего количества составили 60,62%»¹⁵⁷.

Ряд специфических проблем, связанных со способом хранения и транспортировкой продукта, возник с поставками маргарина. По данным Отдела продовольственных товаров из отчета по выполнению Третьего протокола, «до последнего времени (документ датирован 12 июля 1944 г. — *Примеч. авт.*) этот продукт является единственным из жировых продуктов, который отдел мог отгружать из США в южные порты СССР через Иран», что явилось следствием «недостатка в США жестяной герметической тары (другие жиры — лярд, животные масла, шортенинг, [...]) в жестяную тару для отгрузки по ленд-лизу почти не упаковывались».

В отчете «Экспортхлеба» за 1943 г. приводились случаи поставок несвежего маргарина, по причине отсутствия охлажденных трюмов на судах: «суда двигаются долго в условиях повышенной температуры» и «маргарин плавится»¹⁵⁸.

Небольшие недопоставки имели место и по такому очень активно поставлявшемуся продукту, как яичный порошок: «Из установленного по Протоколу количества 35 000 длин. тонн отгружено 34 635,58 тн». Подобный недогруз имел место «из-за необходимости отгрузки других продовольственных товаров в соответствии с указаниями Наркомвнешторга, который включал в ежемесячные планы отгрузки яичный порошок в количествах, меньших оставшегося неотгруженным наличия яичного порошка по 3-му Протоколу, а работники Транспортного отдела в портах вообще неохотно грузят этот с их точки зрения весьма кубатурный продукт». В дальнейшем, «с переходом к упаковке этого продукта к ящикам вместо бочек, Отдел смог увеличить отгрузку этого продукта за счет сокращения кубатуры для размещения в трюмах парходов ящиков с товаром вместо бочек. Это сокращение выражается по нашим подсчетам до 18–20%»¹⁵⁹.

Поставки этого продукта продолжали далее возрастать: «По заявлению заместителя администратора распределения продовольствия военного времени полковника Олмстеда, США могут предоставить нам значительно большее количество сухого порошка (на 50% от указания IV Протокола)». Планировалось и производство брикетированного сухого яичного порошка. Сырья для производства яичного порошка было очень много, в связи с тем, что, по словам Олмстеда, «рост поголовья кур и их яйценоскости достигает в 1944 г. небывалого для США рекорда»¹⁶⁰.

Для совершенствования работы по поставкам продовольствия начальник отдела П. И. Щегула предлагал ряд мер по улучшению учета отчетности и оформления транспортной документации. По его мнению, в данном отно-

шении отдел продовольственных товаров находился в худшем положении ввиду специфических условий его работы: «...Все товары номенклатуры отдела [...] поставляет в порты Министерство земледелия, не обеспечивая отдел соответствующими документами по произведенным отгрузкам», поэтому «отдел не имеет дополнительных документов, сравнивая с которым можно было бы проверить данные единственного документа, по которому отдел производит учет и отчетность — морские коносаменты. К составлению этих документов экспедитор, особенно его конторы на Западном побережье, относятся более чем небрежно. Неоднократные требования нашего Отдела к работникам Транспортного отдела Комиссии... улучшений в работе экспедитора не дали». По вопросу укрепления штатов отдела квалифицированными работниками со знанием английского языка в НКВТ была направлена «специальная докладная записка с уехавшим в Москву Заместителем председателя комиссии тов. Лукашевым»¹⁶¹.

7. Поставки автотранспорта

Как отмечено выше, автотранспорт являлся одной из самых существенных статей поставок в СССР по ленд-лизу.

Приведем типичный документ из переписки ПЗК с американскими организациями. В письме от 5 октября 1942 г. Председатель ПЗК А. И. Беляев адресовался к генерал-майору Бернсу, уполномоченному Совета по распределению вооружений: «Вы, несомненно, знаете о том, что господин А. Гарриман во время своего недавнего посещения Москвы установил, что моторные грузовики являются одним из наиболее важных снаряжений для наших Вооруженных сил.

В силу необходимости поставить 3000 машин в течение октября месяца мы просим Вас организовать производство этой поставки в два восточных порта для погрузки на 10 пароходов, отправляющихся в Персидский залив, в следующих количествах:

1. Нью-Йорк

500 1½ тонных грузовиков «Форд» 4 x 2

1000 2½ грузовиков «Студебеккер» 6 x 6

2. Филадельфия

500 1½ тонных грузовиков «Шевроле» 4 x 4

1000 2½ — 5-тонных грузовиков «Интернейшенель» 6 x 4

Заранее благодарю за содействие,
А. И. Беляев»¹⁶².

Номенклатура и динамика, специфика организации поставок по этой из самых массовых поставок, связанные с ними трудности и их преодоление, отражены в докладе о работе автотранспортного отдела Закупочной комиссии; за период с октября 1941 по июнь 1944 г. отдел занимался размещением и отгрузками грузовиков, мотоциклов и дорожного оборудования и запас-

ных частей к ним. Согласно отчету, «в своей работе отдел, руководствуясь распоряжениями Наркомвнешторга, В/О “Техноэкспорт” и руководства Закупочной комиссии, стремится к тому, чтобы отгрузить максимальное количество указанного оборудования для того, чтобы как можно больше насытить нашу Красную Армию мотомеханизированными средствами для ее успешных операций»¹⁶³.

На протяжении периодов Первого и Второго протоколов отгрузки автотранспорта лимитировались недостатком тоннажа, в период Третьего протокола ситуация с тоннажем стала улучшаться. Согласно докладу, «в связи с предоставлением Северных караванов, в течение октября, ноября и декабря месяцев 1943 г., а также января, февраля и марта месяцев 1944 г., положение с отгрузкой грузовиков... резко улучшилось. Однако отгрузка с Западного берега в течение этого периода была крайне незначительной, как в связи с неблагоприятной ледовой обстановкой на пути следования пароходов, так и в связи с отгрузкой, за счет грузовиков, машинного оборудования.

В результате этого отгрузка грузовиков на Дальний Восток за III Протокол составляет всего лишь 14 408 шт., вместо 26 340 шт. во II Протоколе».

Резкий рост производственных мощностей американской промышленности в условиях войны практически снял количественную проблему в деле поставок грузовиков и других автомобилей для СССР, т. е. американцы готовы были выполнить советские заказы в неограниченном количестве, но обязательно в соответствии с утвержденными статьями протоколов. По мнению работников ПЗК, за период действия Третьего протокола, так же как в течение первых двух Протоколов, «отдел не имел больших трудностей с поставкой грузовиков в порт, т. к. грузовики являются либо стандартной продукцией для армии США, либо заказываются Военным департаментом и получаютс нами со складов, имеющих запасы.

В связи с тем, что выпуск автомобилей к началу 1944 года поднялся до, примерно, 800 000 грузовиков в год, наши отгрузки составляют всего лишь 13–15% от общего количества. Увеличенный выпуск автомобилей, а также насыщенность армии США и Англии грузовиками (не предпринимавших в то время активных операций и, следовательно, не имеющих потерь), дали возможность нам отгрузить большое количество автомобилей “Виллис” $\frac{1}{4}$ т 4 x 4, “Додж” $\frac{3}{4}$ т 4 x 4, и “Шевроле” $\frac{1}{2}$ т 4 x 4, которые являются стандартными в армии США.

В поставке автомобилей — плавающие 2,5 т 6 x 6 ДНС и 10 т 6 x 4 “Макк”, которых, по заявлению американцев, не хватает для армии США и Англии, нам было отказано».

Грузовики обычно поставлялись в порты в необходимом количестве, однако, по мнению работников автотракторного отдела, к концу действия Третьего протокола Военный департамент США стал настаивать «на уменьшении запаса грузовиков, находящихся в порту, до месячной программы отгрузки вместо имеющегося в настоящее время запаса в размере 1,5- и 2-месячной программы отгрузки»¹⁶⁴. По заявлению работников отдела, в некоторые месяцы

им удавалось «этот запас доводить до 18 000 шт., что обеспечивало бесперебойную отгрузку 10–12 тыс. грузовиков».

В целом, согласно докладу, размещение советских требований на оборудование, являвшееся стандартным для американской армии, и включенное в протокол, не представляло затруднений, и состояло в том, чтобы «своевременно представлять наши ежемесячные заявки распределительному комитету и добиться их удовлетворения». В противоположность этому, размещение и поставка оборудования нестандартного и не включенного в протокол, встречала большие трудности, и зачастую становилась вообще невозможными. Такую ситуацию советские работники объясняли тем, что «американцы не хотят делать поставки оборудования, не включенного в протокол»¹⁶⁵.

В номенклатуру поставок отдела входило следующее оборудование:

1. Грузовые автомашины тоннажем от $\frac{3}{4}$ тонны до 10 тонн и выше, с запасными частями к ним, на 1-й и 2-й год обслуживания.
2. Авторазведчики с запасными частями к ним на 1-й и 2-й год обслуживания.
3. Мотоциклы с запасными частями к ним на 1-й и 2-й год обслуживания.
4. Специальные автомашины различного назначения (самосвалы, пожарные автомашины, тягачи и другие, с необходимыми запасными частями для них).
5. Дорожное оборудование для строительства дорог и аэродромов (бульдозеры, грейдеры, элеваторные грейдеры, катки и др. машины, с запасными частями для них).
6. Легковые автомашины, с запасными частями для них.
7. Быстроходные автотракторные дизель-моторы и бензиновые двигатели с запасными частями для них.
8. Разные вспомогательные материалы для обслуживания и для смазки автотракторного оборудования (тормозная жидкость, электролит, антифриз и т. п.).

Как указано в докладе автотракторного отдела, «из всей вышеуказанной номенклатуры только грузовики, разведчики и мотоциклы, с запасными частями на 1-й год обслуживания, входят в статьи протокола. Вся же остальная номенклатура не охвачена протокольными статьями и поставляется по различным статьям протокола, как то: “Emergency” и др.»

В отношении размещения заказов по этому отделу соблюдался упрощенный порядок: «Все основное автомобильное и дорожное оборудование размещается и поставляется Военным департаментом США. Никаких реквизиций на стандартное военное оборудование, грузовики, авторазведчики, мотоциклы и дорожные машины не подаем, т. к. Военный департамент считает, что это оборудование может поставляться без специальных реквизиций, потому что оно находится в общей производственной программе Военного департамента»¹⁶⁶.

Вместе с тем на все заказы «на нестандартное оборудование для армии США подаются специальные реквизиции, которые рассматриваются Ленд-лизом и затем направляются... по назначению: на военные товары — Военному

департаменту, а на гражданские — Закупочному отделу Государственного казначейства, которое после соответствующей проработки отдает заказ фирме.

Как правило, с фирмами нам запрещают разговаривать о ценах, сроках поставок и других условиях»¹⁶⁷.

В целях ускорения размещения советских заявок автотракторный отдел ПЗК просил, чтобы «Техноэкспорт все новые заявки, которые мы будем получать, заранее предусматривал определенной статьей протокола, т. к. без указания статьи, за счет которой данное оборудование подлежит размещению, нет возможности разместить данный заказ»¹⁶⁸.

Важнейшей особенностью реализации стандартных поставок по автотракторному отделу была прямая зависимость поставки автомобилей, авторазведчиков и грузовиков «только от наличного тоннажа». Это объяснялось тем, что «поставку этого груза в порты Военный департамент производит только под план погрузки на имеющихся пароходах, а не под месячный план погрузки. Таким образом, эта поставка зависит от имеющегося у нас в наличии тоннажа и от планов погрузки, на этом тоннаже грузов автотракторного отдела»¹⁶⁹.

Главной задачей Закупочной комиссии являлось, как подчеркивалось выше, максимальное выполнение плана отгрузок. Согласно отчету Автотракторного отдела, «за период действия III Протокола было вывезено следующее оборудование»¹⁷⁰:

Наименование	Количество по Протоколу	Количество отгруженного	% выполнения
Грузовики	132 000	123 125	94%
Авторазведчики	24 000	20 935	87,5%
Мотоциклы	12 000	12 716	105,7%

В число отгруженных грузовиков вошли 2062 канадских грузовика.

Недовыполнение плана отгрузки грузовиков работники ПЗК объясняли только недостатком тоннажа, поскольку «наличие грузовиков в портах, по пути в порты, а также на складах Военного департамента (подготовленных для нас) давало полную возможность выполнить и даже перевыполнить план».

«Основное недовыполнение» шло за счет Западного побережья, «с которого было отгружено только 14 408 шт. грузовиков, по сравнению с II Протоколом, в котором было отгружено 26 340 шт.». Такую ситуацию сотрудники автотракторного отдела объясняли тем, что «другим грузам, как то: паровозам, вагонам, промышленному оборудованию и оборудованию специальных заводов была предоставлена первоочередность в погрузке, даже за счет грузовиков».

Кроме этого, по Третьему протоколу было отгружено «запчастей для автомашин и мотоциклов на сумму 46 111 148 долларов, в том числе по инициативе отдела — запчасти для дизелей, двигатели “Додж” — 800 тыс. штук автосвечей.

Дорожного оборудования, которое, как известно, не входило в протокольные поставки, отгружено 212 машин на сумму 1 254 169 долларов.

Дизелей и автомоторов, которые также не входили в Протокол, отгружено 3065 штук на сумму 3 441 054 доллара.

Разное оборудование отгружено на сумму 1 709 334 долларов»¹⁷¹.

В целом, по данным автотракторного отдела ПЗК, в период Третьего протокола отгрузка грузовиков и авторазведчиков увеличилась по сравнению с Первым протоколом в 6 с лишним раз (цифры более чем впечатляющие!).

Динамика отгрузок автотранспорта, выраженных по стоимости отгруженного по трем Протоколам, представлена в следующей таблице¹⁷²:

Наименование	I Протокол	II Протокол	III Протокол	Всего
Грузовики	61,8	158,8	260,5	481,1
Авторазведчики	6,5	14,5	24,1	45,1
Мотоциклы	0,8	3,7	5,2	9,7
Запчасти 1 и 2 года	4,4	26,2	46,1	76,7
Дизеля и моторы	0	0,7	3,4	4,1
Дорожные машины	0	0,2	1,3	1,5
Разное	1,2	0,3	1,7	3,2
Всего	74,4*	204,5	342,3	641,2

* Включая за наличный расчет. — *Примеч. документа.*

Одной из ключевых проблем процесса поставки различных видов техники по ленд-лизу в СССР являлось, как мы показали в предшествующих параграфах главы, снабжение этой техники запчастями. Залогом эффективности эксплуатации поставлявшегося американцами автотранспорта в СССР стали гибкие методы поставок запчастей. Организация процесса в этой области имела, однако, большую специфику, на характеристике которой мы остановимся подробнее.

По данным автотракторного отдела ПЗК, обеспечение отгружаемых в СССР грузовиков запчастями «для первого года работы» производилась двумя методами: «а) отгрузкой стандартных комплектов (лотов или циклов) запчастей, отправляемый вместе с машинами, предназначенных для первого года эксплуатации машин; б) отгрузкой дополнительных запчастей по специальным нашим срочным и квартальным заявкам, подаваемым в Военный департамент США на основании требований, получаемых нами от В/О «Техноэкспорт» НКВТ СССР.

В период действия первого, второго протоколов и первых двух месяцев третьего протокола (до 1 сентября 1943 г.) поставка запчастей для первого года работы автогрузовиков производилась... путем отгрузки с каждыми 100 машинами специального набора-комплекта запчастей, называемого лотом, являющегося стандартным для данного типа машины и принятого на снабжение в армии США...

Лоты запчастей, поставляемые вместе с машинами по первому протоколу, характеризовались небольшой номенклатурой, количеством, весом и стоимостью по отношению к стоимости 100 машин данного типа, для которых этот

лот запчастей предназначен»¹⁷³. В дальнейшем номенклатура и размер лота пересматривались в сторону увеличения несколько раз.

По оценке работников ПЗК, при «по-лотном методе» обеспечения запчастями в один и тот же ящик упаковывались несколько наименований деталей.

Далее в докладе автотракторного отдела указывалось, что в сентябре 1943 г. «Военный департамент США, на основании требований армейских частей США и практики войсковой эксплуатации машин на различных фронтах военных действий», заменил «по-лотный метод» так называемым «циклическим методом, приняв его снова за стандарт».

Основное отличие циклического метода заключалось, по оценке советских специалистов в следующем: «а) цикл запчастей предназначается для обеспечения более крупной партии машин, чем лот.

Для получаемых нами типов военных машин Военный департамент США установил следующий эквивалент:

Авторазведчики $\frac{1}{4}$ т 4 х 4	1 цикл	на 5000 машин
Мотоциклы “Харлей Давидс”	1 —”—	500 —”—
Грузов. “Додж” $\frac{3}{4}$ т 4 х 4	1 —”—	1200 —”—
—”— “Форд” $1\frac{1}{2}$ т 4 х 4	1 —”—	2000 —”—
—”— “Шевроле” $1\frac{1}{2}$ т 4 х 4	1 —”—	1200 —”—
—”— “Студебеккер” $2\frac{1}{2}$ т	1 —”—	100 —”—

б) при циклическом методе в корне изменяется характер упаковки деталей.

В ящик упаковываются детали только одного наименования, вследствие чего получается несколько ящиков с одними и теми же деталями...

На каждом ящике наносится маркировка с указанием номера, названия и количества упакованных деталей»¹⁷⁴.

Данный метод имел ряд преимуществ, в частности, давал возможность «хранить детали на складах отдельно по наименованиям упакованными в ящиках, быстро обслуживать части-потребители нужными деталями без каких-либо переупаковок, долгих поисков нужных деталей среди остальных и пр.

Для удобства транспортировки запчастей на фронте к ремонтируемым объектам, Военный департамент ограничил также вес и размер тары. Как правило, запчасти должны упаковываться в ящики весом не более 70–100 фунтов и объемом 2 куб. фут. Исключением являются узлы и агрегаты в сборе, как двигатель, коробка перемены передач и др., которые упаковываются по одной штуке в ящики большего размера».

Работники Закупочной комиссии отметили ряд проблем в реализации поставок в СССР, с которыми они столкнулись в связи с переходом на циклический метод, прежде всего «затруднения в своевременном их получении ввиду того, что само производство и комплектация циклов запчастей отставали от поставки машин.

Более того, по их словам, «ввиду неготовности циклов запчастей, мы вынуждены были во избежание задержки отгрузки самих машин, как крайняя

мера согласиться на отгрузку машин без запчастей с последующей их досылкой в ближайшие сроки. Указанное положение мы имели почти со всеми типами отправляемых нами машин»¹⁷⁵.

В следующей таблице приведены данные о состоянии обеспечения машин запчастями, посылаемыми вместе с машинами, по комплектности отгрузок и по стоимости¹⁷⁶:

Тип машины	I Протокол		II Протокол		III Протокол		Всего	
	% компл.	% стоим.	% компл.	% стоим.	% компл.	% стоим.	% компл.	% стоим.
Авторазведчики ¼ т	89,5	9,8	107,3	22,6	104,3	29,4	103,0	24,3
Мотоциклы	100,0	25,8	100,0	21,8	96,1	23,0	97,9	22,8
Грузовики:								
«Додж» ¼ т 4 х 4	—	—	105,2	13,7	100,0	19,5	102,0	17,7
«Форд» 1 ½ т 4 х 2	100,0	12,2	10 265	1365	96,8	10,4	98,5	11,3
«Шевроле» 1 ½ [т] 4 х 4	31,4	4,4	115,0	14,6	90,3	11,0	87,8	10,9
«Студебеккер» 2 ½ т 6 х 4	97,0	6,1	103,0	14,2	98,2	9,1	100,0	10,8
«Студебеккер» 2 ½ [т] 6 х 6	83,5	6,5	96,3	14,5	101,5	11,8	98,7	12,5
По грузов. в целом	78,2	6,3	108,3	13,8	97,6	12,6	98,2	12,2

Анализ приведенных данных привел авторов доклада к ряду выводов, характеризовавших динамику поставок запчастей вместе с машинами. В частности, «самый низкий процент обеспечения машин запчастями, отнесенными к стоимости самих машин был в период действия 1-го протокола: в среднем 6,3%, увеличившись до 13,8% во втором протоколе и оставшись примерно на том же уровне в период действия третьего протокола.

Некоторое снижение величины этого процента в период третьего протокола объясняется частично переходом на цикличный метод поставки запчастей и вызванной в связи с этим задержкой с отгрузкой запчастей в то время как сами машины были отправлены, а также снижением стоимости цикла запчастей в сравнении со стоимостью лотов для эквивалентной партии машин из-за уменьшения количества ряда деталей в циклах.

В среднем этот процент для грузовиков за все три протокола составляет 12,2%, несколько повышаясь для одних типов машин и снижаясь для других».

Что касается показателя комплектности, то он заметно повысился в период Второго протокола по сравнению с первым: «комплектность отгрузки в 89,5% по авторазведчикам и 78,2% по грузовикам в период действия 1-го протокола, повысилась до 100,0% во Втором протоколе». При этом низкий процент комплектности по Первому протоколу работники ПЗК объясняли «отставанием поставки запчастей от машин, так как первоначально не были продуманы ни метод упаковки их, ни величина лота, ни номенклатура поставляемых деталей, ни сам порядок обеспечения отправляемых машин запчастями».

Имевший место в период Второго протокола процент комплектности отгрузок выше 100% объяснялся «досылкой запчастей к ранее отправленным машинам» по Первому протоколу. Понижение же этого процента в период Третьего протокола авторы доклада отнести исключительно «за счет введение Военным департаментом США цикличного метода обеспечения запчастями» и связанным с этим «отставанием в поставке нужного количества запчастей». В документе подчеркивалось, что «указанный разрыв, отставание не являются единичными, частичными случаями для одного какого-нибудь типа машин, а общим для всех фирм, перешедших на этот метод»¹⁷⁷.

В целом «в результате перехода на циклический метод количество получаемых запчастей на одно и то же количество машин снизилось по весу для авторазведчиков на 56,5%, для грузовиков от 4,5 до 42,5% в зависимости от типа и марки грузовика и соответственно по стоимости на 28,3% для авторазведчиков и от 29,5% до 49,5% для грузовиков».

Изменилась и качественная сторона обеспечения машин запчастями: по сравнению с лотами циклы имели уменьшенное количество узлов и агрегатов в сборе и увеличенное — по быстроизнашивающимся деталям. Военный департамент США объяснял это тем, что «узлы в сборе (двигатель, коробка перемены передач и др.), как правило, почти не требуют замены в первый год эксплуатации машин и поэтому должны поставляться дополнительно, в то время как подшипники и другие детали имели повышенный износ и должны были поставляться в больших количествах, чем в лотах».

К числу положительных качеств перехода на циклический метод советские представители отметили «улучшение качества консервации и упаковки деталей, обеспечивающих продолжительное хранение последних на складах, во время транспортировки и т. д.». Сущность нового метода консервации заключалась в том, что «все обработанные детали средних размеров, как поршни, поршневые пальцы, шестерни и т. д. перед упаковкой в ящики промываются в ваннах, просушиваются в сушилках, окунаются в масляную ванну без прикосновения человеческих рук, заворачиваются в восковую бумагу и снова опускаются в ванну с восковым составом.

Болты упаковываются в герметические, влагонепроницаемые мешки. Обработанные указанным способом детали затем укладываются в ящики, обложенные внутри водонепроницаемой бумагой и сверху заливаются смолой.

Для проверки насколько указанный метод является качественным Военным департаментом был проведен следующий опыт: ящик с упакованными по выше указанному методу деталями был помещен в морскую воду, где находился две недели.

По истечении указанного срока признаков коррозии в деталях не наблюдалось.

Данный метод упаковки и консервации является стандартным для всех запчастей как для первого, так и для второго года работы машин.

Для более лучшего и своевременного обеспечения отгружаемых машин запчастями Военный департамент США в настоящее время установил спе-

циализацию каждого депо на одном определенном типе машин, концентрируя в данном депо все запчасти только одного для этого типа машин»¹⁷⁸.

Обеспечение запчастями отправлявшихся в СССР автомобилей для второго года их работы шло со значительно большими трудностями. Согласно отчету Автотракторного отдела ПЗК, в связи с задержкой этих поставок советские работники «неоднократно делали официальные визиты и писали письма представителям Военного департамента. При встречах и в письмах мы требовали улучшить снабжение запчастями отправляемых в СССР автомобилей». Представители же Военного департамента — генерал Клей и другие — «в большинстве случаев ссылались на недостаточный объем производства запчастей, из-за недостатка материалов и рабочей силы».

Однако в результате энергичных требований и запросов работников Закупочной комиссии отгрузка запчастей для автомобилей второго года работы началась с декабря 1943 г. и постепенно увеличивалась из месяца в месяц, что видно из нижеследующей таблицы¹⁷⁹:

Месяц	Вес в тоннах	Сумма в амер. долл.
Декабрь 1943 г.	146	202 398
Январь 1944 г.	138	226 013
Февраль 1944 г.	38	72 899
Март 1944 г.	78	78 226
Апрель 1944 г.	1300	1 320 282
Май 1944 г.	2754	2 262 435
Июнь 1944 г.	3365	4 346 912
Всего	7820	8 509 165

В следующей таблице представлены данные об отгрузке запчастей для автомашин различных марок с декабря 1943 по 1 июля 1944 г.¹⁸⁰:

Название марки а/м	Отгружено запчастей в тн	Находятся в порту и на пути в порт
«Виллис»	2284,5	301
«Форд» 4 х 2	—	804
«Додж» 4 х 2	113,4	1082
«Шевроле» 4 х 2	15,5	924
«Шевроле» 4 х 2	2044,2	
«Студебеккер» 6 х 4	1126,4	860
«Студебеккер» 6 х 6	850	
«Додж» ¾ т	—	10
«Интернешинал» 6 х 4	441,5	—
—" — 6 х 6	124,4	152
Д.М.С. 2,5 т	706,1	165
Мотоциклы «Харлей-Дэвидсон»	114	—
Мотоциклы «Индиан»	—	100
Итого:		

Проблемы с недопоставками запчастей работники автотракторного отдела ПЗК объясняли не столько недостатком запчастей, на что ссылались американцы, но и, по их мнению, стремлением «не допускать полного обеспечения запчастями отправляемых автомобилей. Подтверждением этому может служить тот факт, что полученные нами запчасти второго года для автомобилей “Студебеккер” являются лишь незначительной частью того, что поставила фирма на склады Военного департамента, несмотря на то, что основная часть автомобилей “Студебеккер” отправляется в СССР (около 95%). Так, на 1 июня с. г. (1943 г. — *Примеч. авт.*) нами получено запчастей для этих автомобилей на сумму около 1 800 000 долларов, тогда как по данным, полученным неофициальным путем от представителя фирмы, фирма поставила Военному департаменту запчастей второго года на сумму 12 000 000 долларов.

По последнему разъяснению представителя Военного департамента (полковника Солин) наличное количество запчастей распределяется между союзными странами пропорционально количеству автомобилей, отправленных в данную страну».

Однако, по мнению сотрудников ПЗК, «не исключена возможность, что по другим (кроме “Студебеккер”) типам машин нам поставляется также меньшее количество запчастей, чем мы должны бы получать по этому принципу, несмотря на то, что мы в своей работе постоянно настаиваем на необходимости учитывать особо тяжелые условия эксплуатации автомобилей, используемых в Красной Армии. Подтверждением этого предположения может служить имевшиеся ранее указания Военного департамента депо (так в документе. — *Примеч. авт.*) об отгрузке нам запчастей в слишком незначительном проценте от запасов депо (от 3 до 8%)...

Установить какую долю запчастей мы могли бы получать мы не имеем возможности, т. к. не знаем ни количества автомобилей, отправляемых в другие страны, ни объема производства запчастей»¹⁸¹.

Важнейшее значение для реализации поставок автомобильной техники в СССР имела оценка Закупочной комиссией качества отправлявшейся продукции. В отчете Автотракторного отдела выделялись основные типы техники, поставлявшейся в массовом порядке:

«1. Авторазведчики: (джип) $\frac{1}{4}$ тонны, 4 х 4.

Авторазведчики (джип) фирмы “Виллис” или “Форд”, $\frac{1}{4}$ т, 4 х 4, являются стандартными автомашинами этого типа, находящимися на вооружении армии США, Англии и других союзных стран. Эта машина полностью оправдала себя в различных условиях боевой обстановки на фронте. Используют ее как машину связи, легковой тягач, и как легкий грузовик при доставке амуниций. Эта машина полностью вытеснила применение мотоциклов с колясками в армии США, вследствие своей высокой проходимости и надежности в работе. Не имея отрицательных отзывов по этой машине, мы считаем, что она полностью оправдала себя в условиях СССР.

2. Автомашины “Додж” $\frac{3}{4}$ т, 4 х 4.

Эта машина имеет высокую проходимость по пересеченной местности, вследствие того, что она имеет привод на все 4 колеса. Покрышки повышен-

ного размера (9,00 x 16) также увеличивают проходимость этой машины по пересеченной местности. Эта машина используется как тягач для противотанковой артиллерии и ее расчета и как легкий грузовик по доставке, а иногда и на перевозке войск, амуниции и боеприпасов.

Вышеуказанная машина в условиях боевой обстановки полностью себя оправдала и является стандартной машиной, находящейся на вооружении Армии США и союзных стран.

3. Грузовик “Форд” 1,5 т, 4 x 2.

Эта автомашина, являясь одной из лучших транспортных машин этого класса, в некоторой части приспособлена и для военных целей (автомашина имеет крюк, светомаскировочный свет, специальные усиленные оси и рессоры, специальные покрышки военного образца). [...]

Никаких особых замечаний от Техноэкспорта и других организаций по этой машине мы не имели и считаем, что она вполне пригодна для наших условий.

4. “Шевроле” 1,5 т, 4 x 4.

Эта машина является одной из основных машин, находящихся на вооружении армии США и союзных стран. Она обладает высокой проходимостью и используется как тягач для полевой артиллерии (средних размеров) и для перевозки войск и военных грузов на фронте, в условиях пересеченной местности (без дорог). По своему качеству вышеуказанная автомашина оценивается специалистами, как одна из лучших машин этого типа. Никаких замечаний по этой автомашине от Техноэкспорта не получали.

5. “Студебеккер” 2,5 т, 6 x 4, 6 x 6.

Обе эти машины не являются стандартом для армии США. Однако автомашины 2,5 т 6 x 6 иногда можно встретить в частях американской армии. Эта машина не утверждена как стандарт для американской армии вследствие того, что стандартом этого класса автомашин в американской армии принята автомашина 2,5 т 6 x 6 GMC. Обе из вышеуказанных машин (“Студебеккер” и Д.М.С.) является совершенно равноценными, т. к. в большинстве случаев они используют те же агрегаты (передние и задние ведущие оси “Timken”, раздаточная коробка “Timken”, трансмиссия “Wagner”).

Существенная разница в оценке этих машин относится к мотору, т. к. “Студебеккер” использует 6-ми цилиндровый мотор “Hercules”, модель JX, со степенью сжатия 5,8, а GMC использует собственный 6-ми цилиндровый мотор со степенью сжатия 6,8.

Мы считаем, что в условиях СССР, при использовании низко октановых бензинов, автомашина “Студебеккер” с пониженной степенью сжатия является более приспособленной и надежной в работе (меньшие износы частей кривошипно-шатунного механизма). Никаких замечаний от Техноэкспорта и других организаций мы не получали.

Автомашина 2,5 т 6 x 6 используется как тягач для полевой артиллерии, как грузовик для перевозки войск и боеприпасов (по пересеченной местности) в условиях боевой обстановки фронта. Машина полностью себя зарекомендовала как наилучшая машина этого класса¹⁸².

От себя подчеркнем, что не случайно грузовики «Студебеккер» стали одним из самых ярких символов ленд-лиза, наряду со знаменитой тушенкой! И, подобно «консерву», готовившемуся по советскому рецепту, эти машины производились в повышенных количествах «специально» для СССР.

По меткому замечанию работников Закупочной комиссии, «основным недостатком всех американских автомашин (если это можно отнести к недостаткам) является повышенная степень сжатия моторов доходящая до 6,8. При применении высоко-октанового бензина это вполне себя оправдывает, дает хорошие экономические и динамические показатели. При применении же бензинов с невысоким октановым числом — резко падает мощность мотора и появляется явление детонации и разжижение смазки, вследствие чего наблюдается повышенный износ кривошипно-шатунного механизма мотора.

В своей работе, мы все время настаивали, чтобы больше поставлялось автомашин “Студебеккер” и отгрузили их в большом количестве»¹⁸³.

Согласно постановлению ПЗК, принятому уже после окончания войны, на заседании от 9 ноября 1945 г., Комиссия признала удовлетворительной работу Автотракторного отдела за весь период с октября 1941 по сентябрь 1945 г. Было отмечено, что за весь период действия ленд-лиза Автотракторный отдел отгрузил в СССР грузовиков, авторазведчиков, дорожных машин и запчастей к этому оборудованию общим весом 1 906 665 тонн на общую сумму 1 123 045 704 долл., в том числе отгружено следующее оборудование:

Грузовики	385 730 штук	8 509 291 655 долл.
Авторазведчики	52 478 —"—	58 554 042 долл.
Мотоциклы	35 270 —"—	16 335 120 —"—
Дорожные машины	26 006 —"—	13 314 212 —"—
Дизели и специальные двигатели	5214 —"—	9 154 744 —"—
Запчасти (I и II года)	137 775 тонн	160 337 619 долл.
Разное оборудование		6 058 312 долл.

В постановлении подчеркивалось, что «из всех поставленных грузовиков 74% являются грузовиками высокой проходимости (с 2-я и 3-я ведущими мостами), 47% имеют грузоподъемность 2 ½ т и выше. Среди отгруженных грузовиков и авторазведчиков имеются новинки американской техники — плавающие автомобили (“амфибии”) в количестве 4223 штуки, из которых 703 штуки “амфибии” фирмы “Дженерал Моторс” грузоподъемностью 2 ½ т».

С кадровой точки зрения было отмечено, что «6 человек из отдела окончили техникум английского языка и могут работать самостоятельно...

3 работника отдела были награждены орденами и медалями СССР. Повысилось качество и увеличилось количество технической информации. Только за 1944–45 гг. в Союз было послано 45 технических докладов и отчетов»¹⁸⁴.

По данным, приведенным в книге Н. И. Рыжкова, поставки автотранспорта «в объеме 427 тысяч единиц превышали выпуск автомашин нашей промышленностью в годы войны в 2 раза (219 тысяч), и они оказали существен-

ную помощь войскам Красной Армии, особенно в 1944 году. В этот период джипы и «Студебеккеры» составляли 70% парка нашей армии и являлись основой ее мобильности»¹⁸⁵.

8. Поставки «имущества связи»

Поставки оборудования связи являлись наиболее крупными в процентном отношении к собственному советскому производству и достигали 80% от советского производства. Всего с 1 октября 1941 г. по 15 сентября 1945 г. было размещено реквизиций на сумму 135 683 726 амер. долл., принято Ленд-лизом заказов и оформлено контрактом на 129 544 986 долл., поставлено в порты на сумму 112 853 398 долл., отгружено в СССР — на 112 601 055 долл.¹⁸⁶

Наиболее крупными по стоимости были поставки радиостанций разных типов: подано реквизиций и принято Ленд-лизом заказов на 37 691 радиостанции на сумму 69 240 995 долл., поставлено в порты товаров на сумму 64 977 869 долл., отгружено в СССР 37 362 штук на сумму 646 896 000 долл. Важнейшее значение имели поставки радиолокаторов, хотя заявки и план поставок было недовыполнены: подано в Ленд-лиз реквизиций на 1155 шт. на сумму 40 058 339 долл., принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — на 881 шт. на сумму 34 783 339; поставлено в порты и отгружено в СССР — на 474 шт. на сумму 23 785 827 долл. По радиооборудованию для авиатрассы было подано на сумму 4 171 099 долл., принято Ленд-лизом и оформлено контрактом и на 4 169 239 долл., поставлено в порты на 3 225 095 долл., отгружено в СССР — на 3 156 127 долл. По радиоприемникам — подано, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 5593 шт. на сумму 2 771 528 долл., поставлено в порты — 5347 шт. на сумму 2 647 061, отгружено в СССР — 5337 шт. на сумму 2 639 409. По радиолампам: подано в Ленд-лиз реквизиций на 10 817 802 шт. на сумму 8 516 532 долл., принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — 10 623 215 шт. на сумму 7 949 152 долл., поставлено в порты — 10 618 029 шт. на сумму 7 928 286 долл., отгружено в СССР — 10 580 087 шт. на сумму 7 904 486 долл.

По радиопеленгаторам заявка по количеству изделий была выполнена в полном объеме: подано, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом, поставлено в порты и отгружено в СССР 373 шт., на сумму, первоначально запланированную в 1 754 619, но оказавшуюся при поставке в порты немного меньшей — 1 753 232, при отгрузке в СССР — 1 752 334 долл.

По радиоизмерительной, электроизмерительной аппаратуре и радиодеталям было подано в Ленд-лиз и принято им реквизиций, и оформлено контрактом на сумму 5 515 384 долл., поставлено в порты на 5 039 038 долл., отгружено в СССР — на 5 031 366 долл.

По радиомаякам: было подано реквизиций на 111 шт., на сумму 3 009 509 долл., принято Ленд-лизом и оформлено контрактом на 101 шт., на сумму 2 949 509 долл., поставлено в порты 99 шт., на сумму 2 949 116 долл., отгружено в СССР — 98 шт., на сумму 2 889 785 долл.

По радиоальтиметрам: подано в Ленд-лиз и принято им реквизиций, оформлено контрактом, поставлено в порты и отгружено в СССР 1000 шт., на сумму 545 721 долл.¹⁸⁷

Британские за тот же период составили следующие значения: по радиолокаторам было заявлено, принято, оформлено, поставлено в порты США и отгружено в СССР 202 шт., на сумму 19 404 627 долл.; по рациям № 19 — 1413 шт. на сумму 1 056 831 долл.; различной радиоаппаратуры — на общую сумму 131 974 долл.¹⁸⁸

В качестве примера реализации заказов по данному разделу можно привести данные, содержащиеся в пояснительной записке к отчету Отдела связи ПЗК СССР в США за Третий протокол, начиная с 1 июля 1943 по 30 июля 1944 г. Заказы отдела охватывали широкую номенклатуру по группам товаров: «А. Мощные радиостанции и радиолампы. Б. Маломощные радиостанции и морские рации. В. Радиопеленгаторы и радио-альтиметры. Г. Радиоприемники. Д. Радиоизмерительная аппаратура. Е. Радиолампы. Ж. Радиодетали. З. Разное радиооборудование. И. Радиолокаторы. К. Телеграфно-телефонное оборудование. Л. Электро-силовое оборудование. М. Электро-вакуумное оборудование».

В документе уточнялось, что согласно тексту Третьего протокола, «Военный департамент считается выполнившим свои обязательства, если товар по данному обязательству поставлен нам для отправки в порт». В соответствии с этим приводились цифры и динамика выполнения обязательств по различным товарам номенклатуры имущества связи. Так, по пункту А — «Мощные радиостанции и радиомаяки», указывалось, что «согласно III Протоколу Военный департамент принял обязательство предоставить для отправки в порты за период с 1 июля 1943 г. по 1 июля 1944 г. 61 рацию, мощностью 1 квт. и выше, и 250 радиомаяков.

Общий объем выполнения обязательств по мощным радиостанциям и радиомаякам составил 45,5%. Причиной неполного выполнения обязательств явилась сложность спецификаций, длительный срок, необходимый для производства этого сложного оборудования. Однако Военный департамент обещал в течение 2–3 месяцев закончить поставку этой группы товаров»¹⁸⁹.

По радиоприемникам сложилась следующая обстановка: все 2000 радиоприемников, оговоренные в Третьем протоколе, были поставлены. Из них за время действия Третьего протокола было отгружено 154 шт.

По электровакуумному оборудованию имели место недопоставки, связанные, прежде всего с неудовлетворительным выполнением фирмой «Амсер Мортон» взятых на себя обязательств по поставке оборудования по производству электроколб и вытягивания трубок (это было совершенно новое оборудование для СССР, где колбы выдувались вручную). В пояснительной записке к отчету Отдела связи был отмечен тот факт, что очень долго не удавалось договориться с американскими фирмами о поставке автоматов для выдувания колб. Главная причина, по мнению авторов документа — «в США вопреки анти-трестовскому законодательству, фирмы “Корнинг”, “Гартфорс”, “Эмпайр”, “Овенс-Иллинойс”... — хозяева промышленности», не выпускали на рынок

вышеуказанные автоматы (их решение было под защитой патентного права). Поэтому поставки по данной статье носили внепротокольный характер¹⁹⁰.

Особую проблему составляла комплектность ряда изделий при отгрузках оборудования. Это относилось к сложным объектам. Так, при поставке и отгрузке оборудования по мощным радиостанциям и радиолампам, «комплектность не могла быть соблюдена, за исключением 12 радиомаяков Гражданского воздушного флота». В качестве причин такого положения авторы отчета выделяли следующие обстоятельства: «Корпус связи Военного департамента, на наши многократные требования отказал комплектовать оборудование и отправлял и продолжал отправлять его мелкими партиями по отдельным позициям немедленно по мере их готовности на разных фирмах в разных депо, требуя его немедленной отгрузки в СССР и грозя в противном случае отобрать оборудование».

По этому вопросу подробно сообщалось в наших телеграммах Инженерному управлению, и мы были вынуждены согласиться на такой «порядок» отправки».

По маломощным радиостанциям отправки основного оборудования проводились в основном комплектно. В записке к отчету констатировалось также, что «отправка складских запасных частей к этим станциям, за исключением рации V-100-B, производится Военным департаментом весьма беспорядочно. Запасные части Военный департамент отправляет из разных депо прямо в порты по мере поступления к ним этих их частей, без накопления их до полного комплекта».

Вместе с тем работники отдела связи отмечали, что «насколько полно отгружаются полагающиеся к рациям запчастей... мы лишены возможности проследить, как вследствие недостатка инженеров в группе, так и вследствие того, что комплекты запчастей для станции одного и того же типа меняются корпусом связи от поставки к поставке», и таким образом, «выяснить изменения в комплектах невозможно».

Радиоизмерительная аппаратура, за лишь небольшими исключениями, также отправлялась комплектно¹⁹¹.

Как и по другим группам товаров, с радиооборудованием имели место случаи накопления остатков в портах и на складах. Как разъяснялось в аналитическом документе отдела связи, «в силу распоряжения Военного департамента США военные грузы должны быть отгружены на пароходах не позднее 45 дней, после их готовности к отправке. Поэтому эти грузы отправляются из депо или складов фирм непосредственно в порты и на складах внутри США не хранятся, однако часто задерживаются в портовых складах ввиду недостатка пароходов (по Западному берегу)». Так, на 1 июля по группе радиооборудования накопились большие остатки грузов в портах и на складах¹⁹².

Существенные задержки образовались с отгрузками электросилового оборудования (аккумуляторы, батареи и др.). Согласно анализу работников отдела связи, «неблагоприятно повлияла на погрузку в начале текущего 1944 года невозможность погрузки товаров с Западного берега в течение нескольких месяцев. Дело в том, что и Военный департамент и Трежури

посылали большинство наших грузов на хранение на склады, расположенные поблизости от Западного берега... В тот момент когда погрузка с Западного берега была приостановлена, все грузы на складах попали в тяжелое положение, когда их было невозможно отозвать в порты Западного берега, по причине неимения тоннажа, а отозвать их на Восточный берег было невозможно из-за больших расстояний, которые грузы должны были пройти непроизводительно»¹⁹³. Кроме того, авторы документа отметили, что «иногда... Военный департамент направляет груз руководствуясь совершенно неизвестными нам причинами...».

В отношении длительности хранения оборудования в документе констатировалась следующая закономерность: «За исключением отмеченной выше задержки отгрузок оборудования из Портленда весной 1944 г., приведшей к хранению большого количества аппаратуры на подступах к порту в течение нескольких месяцев, радиооборудование в среднем находится в пути (с момента отгрузки из депо до момента отгрузки на пароходе около 1,5–2 месяцев»¹⁹⁴.

Особое значение, как отмечено выше, имели поставки такого важного новейшего стратегического оборудования, как радиолокаторы, однако американская сторона избегала выполнения советских заявок именно в силу того, что оно являлось новейшим, и давать его СССР союзники не хотели. В документе подчеркивалось, что «по III Протоколу нами было выставлено требование на поставку 500 самолетных и 240 наземных радиолокаторов. Эти требования США приняли условно. Фактически же поставка за отчетный период выразилась в 16 наземных радиолокаторов. Несоответствие фактической отгрузки с нашими требованиями за III Протокол необходимо отнести к нежеланию США давать нам эти локаторы»¹⁹⁵.

Работники отдела связи ПЗК уделяли особое внимание оценке перспектив и возможностей рынка США по поставкам основных видов товаров в СССР. По мощным рациям и радиомаякам было сделано следующее наблюдение: «В настоящее время рынок США по радиоаппаратуре монополизирован правительством, посему мы не можем выдавать заказы непосредственно фирмам. Мощных раций и радиомаяков на рынке нет и производятся они только по специальным заказам.

Хотя производственные мощности в США очень важны, но размещение и выполнение наших заказов тормозится следующими обстоятельствами:

1. Длительностью размещения заказов по сложной радиоаппаратуре, получения материалов и полуфабрикатов фирмами и длительностью производственного процесса, который в общей сложности занимает более одного года, т. е. время превышающее длительность протокольного периода.

2. Частыми случаями поручения фирмами в процессе выполнения наших заказов новых заказов с более высокими приоритетами».

По данному пункту приводились следующие примеры: «фирма “Дженерал Электрик”, выполняющая наш заказ на 15 квт. передатчики; фирма “Эйр Трек”, выполняющая наш заказ на радиомаяки, что тормозит исполнение наших заказов.

...Однако в связи со значительным удовлетворением радиопромышленностью непосредственных военных нужд, производственные возможности для мощных раций и радиомаяков в настоящее время значительно лучше, чем были год назад».

В отношении маломощных раций ситуация была неизменно благоприятной: «Широко развернутое производство типовых военных радиостанций позволяет в настоящее время считать, что Военный департамент может легко удовлетворять наши требования на них»¹⁹⁶.

С радиодеталями же положение в период Третьего протокола было «очень тяжелым. Промышленность не успевала выпускать достаточного количества деталей для производства основной военной аппаратуры». Однако, как указывалось в документе, «к концу III Протокола положение частично улучшилось потому, что производство радиодеталей очень сильно расширилось», а потребности вооруженных сил самих США были в целом удовлетворены.

По радиолокаторам (радарам) советская сторона продолжала проявлять повышенный интерес, не оставляя настойчивые попытки получить как можно большую номенклатуру изделий, в том числе новейших образцов. В пояснительной записке указывалось, что «к моменту составления отчета (30 июля 1944 г. — *Примеч. авт.*) нам известно, что США имеют на вооружении следующие типы локаторов:

наземные: SCK-268; 270; 271; 296; 516; 527; 545; 547; 582; 584; 588; 602; 615; 627; 636; 682; AN/ TPS-1; AN/ TPS-2; AN/ TPS-3

самолетные: SCK517; 520; 540; 541; 717; 729; ASB; ASVC; ASE; ASC

морские: CXAM; SA; SC; SK; SO; SC; FC; FO; SL; SF; SS; SJ; M-8; M-12».

Работники отдела указывали, что «указанный список, [...] по нашему мнению, не является полным; среди перечисленных типов включены как устаревшие (снятые с производства и вооружения), так и находящиеся на вооружении и новейшие, которые только что вводятся на вооружение. Имеющееся количество радиолокаторов в США держится в большом секрете и нам не известно. Из ориентировочного анализа нами установлено, что в 1944 г. США собираются изготовить около 35 000—40 000 радаров различных типов. Поэтому программу 4-го Протокола о поставке 970 радаров можно считать выполнимой».

Вместе с тем тенденция к ограничению поставок новейшей техники в СССР сохранялась: «США по-видимому намерены поставлять нам радиолокаторы из числа радиолокаторов, находящихся на вооружении. Поставка новейших типов из числа вводимых на вооружение радаров, по-видимому, будет производиться после перевооружения армии, флота и авиации США и при условии, если не будет массового спроса на них со стороны Англии, что вполне вероятно. Так, например, по заявлению представителей Военного департамента США, артиллерийские локаторы SCR-584 не могут поставляться нам немедленно из-за большого спроса на них со стороны Англии. Англия поставляет нам через Канаду свои артиллерийские радиолокаторы типа CLMK-III в сравнительно большом количестве»¹⁹⁷.

По итогам работы отдела связи за годы войны на заседании ПЗК от 9 октября 1945 г. выступил начальник отдела Ф. И. Белов. В постановлении ПЗК по

данному вопросу констатировалось, что «за период войны отдел связи проделал большую работу по размещению заказов и отгрузке в СССР средств связи и радиолокации, завезенные в Советский Союз средства связи оказали существенную помощь в снабжении Красной Армии, а также помогли народному хозяйству значительно расширить сеть дальней высокочастотной связи.

Всего отделом связи отгружено:

Полевых телефонов	425 660 шт.
Радиоламп	10 594 602 шт.
Зарядных агрегатов	22 071 —"
Раций менее 1 кВт	33 071 —"
Раций более 1 кВт	118 —"
Радиолокаторов	652 —"
Телефонно-телеграфного оборудования	16 700 702 —"
Прочего электрооборудования	30 023 331 —"

В денежном выражении поставки за указанный период составили 197,3 млн долл. Все завезенное в СССР оборудование обеспечено необходимыми запчастями и принадлежностями, а также технической литературой, схемами, описаниями и инструкциями, значительная часть которых переведена на русский язык».

Работники отдела также провели работу по «переносу опыта американской техники в области связи и радиолокации», направили в НКВТ СССР большое количество докладов и отчетов, серию статей для справочника «Американская техника и промышленность», перевели инструкции и описания для отгруженного оборудования, провели обучение офицеров Красной Армии и Военно-морского флота в радарной школе Сигнального корпуса США». Отчет бы утвержден, работа отдела признана хорошей¹⁹⁸.

9. Поставки нефтепродуктов

Поставки авиационного бензина были одними из важнейших и незаменимых в ходе войны. По данным, приведенным Н. И. Рыжковым, «в Советском Союзе импортный авиабензин и светлые бензиновые фракции использовались почти исключительно для смешивания с советскими авиабензинами с целью повышения их октанового числа, так как советские самолеты были приспособлены к использованию бензинов с гораздо более низким октановым числом, чем на Западе. Поэтому... фактически поставленный по ленд-лизу авиабензин был включен в советское производство и составил (вместе со светлыми бензиновыми фракциями), 51,5% советского производства 1941–1945 годов»¹⁹⁹.

Согласно сводным данным с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г., по нефтепродуктам в целом было подано реквизиций, принято Ленд-лизом

и оформлено контрактом заказов на 2 096 378 бр./т, на сумму 135 330 302 амер. долл.; поставлено в порты и отгружено в СССР 1 798 343 бр./т, на сумму 117 670 787 долл.

По авиабензину было подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом на 637 475 бр./т, на сумму 42 846 295 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — на 559 016 бр./т, на сумму 37 650 403 долл. По изооктану и другим компонентам подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом на 759 033 бр./т, на сумму 58 733 550 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — на 636 817 бр./т, на сумму 50 387 119 долл.

По автобензину и газолину поставлено и принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 257 394 бр./т на сумму 6 875 911 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР 22 430 бр./т, на сумму 6 118 704 долл.

По С-концентрату заявки СССР были выполнены в полном объеме — 1531 бр./т на сумму 771 920 долл. По дизельному топливу подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 204 839 бр./т на сумму 3 657 417 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 198 168 бр./т на сумму 3 572 573 долл.

По флотскому мазуту заявка СССР была выполнена менее чем наполовину: поставлено и принято Ленд-лизом и оформлено контрактом на 80 006 бр./т на сумму 710 310 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 38 386 бр./т на сумму 352 070 долл.

По авиационным смазочным маслам подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 61 918 бр./т на сумму 7 537 343 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — на 53 970 бр./т на сумму 6 711 716 долл. По разделу «прочие смазочные масла» — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 55 722 бр./т на сумму 5 972 575 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 44 498 бр./т на сумму 4 527 304 долл.

По лигроину и керосину подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 17 390 бр./т на сумму 609 775 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 17 046 бр./т на сумму 588 298 долл.

По присадкам к нефтепродуктам (паратон, парафлор) — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 5129 бр./т на сумму 2 248 292 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 5103 бр./т на сумму 2 236 176 долл.²⁰⁰

Согласно пояснительной записке к отчету о работе Отдела нефтепродуктов СПЗК по выполнению Третьего протокола за период с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 г., специальный отдел нефтепродуктов был организован в составе Закупочной комиссии 1 октября 1943 г., с целью «объединения всех наливных продуктов в одном отделе». В документе была выявлена явная тенденция к росту поставок нефтепродуктов в 1943–1944 гг.: «Работа по выполнению III Протокола по отгрузке нефтепродуктов в Советский Союз протекала более активно, чем в прошлые годы (особенно [...]) изооктан, алкалайт и другие компоненты к высокооктановым бензинам, а также авиационный бензин окт. 100/130, присадки к маслам и другие продукты.

Данные по выполнению III Протокола выражены в следующих цифрах (в англотоннах)²⁰¹:

Предусмотрено по III Протоколу к отгрузке из США и Абадана	428 000 тонн
Отгружено из США за период Третьего Протокола	434 215 тонн
Сдано англичанам в компенсацию за поставки из Абадана в счет нашей квоты в США по Третьему протоколу всего	181 000 тонн
Итого отгружено в Советский Союз из США и выдана компенсация англичанам за отгрузки из Абадана	615 215 [тонн]

Таким образом, Третий протокол был выполнен по отгрузке нефтепродуктов на 143,7 процента.

Динамика отгрузок нефтепродуктов по сортам выглядела следующим образом (в англотоннах)²⁰²:

Изооктан и алкалайт	I Протокол	II Протокол	III Протокол
Из США по Ленд-лизу	—	74 215	260 314
Из США за наличный расчет	25 445	—	—
Сдано англичанам в компенсацию за Абадан	—	—	25 000
Всего:	25 445	74 215	285 314
Авиабензин:			
США Ленд-лиз	27 185	51 950	77 991
США за наличный расчет	62 914	—	—
Компенсация англичанам за поставки из Абадана	—	—	156 000
Всего:	90 099	51 950	233 991
Итого авиаторючего			
США Ленд-лиз	27 185	126 165	338 305
США з/нал. расчет	88 359	—	—
Компенсация англичанам	—	—	181 000
Всего:	115 544	126 165	519 305

Кроме того, к числу заслуг отдела нефтепродуктов авторы отчета отнесли включение в регулярную поставку высокоэффективного продукта кюмен для высокооктановых бензинов. Продукт этот был засекречен, и американцы

не хотели его поставлять, но, как и в ряде других случаев, поддались напору советской стороны. Поставки кюмена имели место с февраля по июнь 1944 г., точные цифры не указывались (возможно, в силу той же секретности).

Согласно указанному отчету Отдела нефтепродуктов, в момент его написания (31 июля 1944 г.) «находится в стадии изучения возможность отгрузки в Союз другого наиболее эффективного компонента для изготовления авиабензина [...] сорт 140–150 и даже сорт 160. Этот продукт называется “Ксилидин”. Американцы держат этот продукт в секрете, тем не менее, мы отправили в Союз пробную партию в 120 тонн»²⁰³.

Личное задание наркома внешней торговли А. И. Микояна «по увеличению протокольных количеств по поставке авиагорючего по 3-му Протоколу», как указано в отчете, было выполнено, и американцы обещали «увеличить нам поставки авиагорючего до пределов наших транспортных возможностей». Это привело к росту складских запасов авиагорючего в марте — мае 1944 г. Однако, по сообщению работников отдела нефтепродуктов, «дальнейший рост складских запасов пошел на убыль, потому что американцы начали сдерживать поставки нам, по вине отсутствия тоннажа по вывозу в Союз указанных количеств». Основная же причина невыполнения задания наркома по отгрузке авиагорючего из США в Союз, состояла, по мнению авторов документа, в том, что «весь наш танкерный флот замерз во льдах на Д[альнем] В[остоке], и вследствие чего мы были лишены возможности производить отгрузки в феврале — марте и апреле месяцах, кроме того, нами не была выполнена программа отгрузок для авиатрассы тоже по причине отсутствия тоннажа»²⁰⁴.

Начальник Отдела нефтепродуктов (отдела № 41) К. В. Шевелев еще раз остановился на заслугах отдела в получении технически новых продуктов в СССР: «Кюмен — в течение последних 5 месяцев мы отправили 4950 тонн и продолжаем получать ежемесячно по 1000 тонн.

Ксилидин — получена пробная партия в 128 тн», а также «отгружен образец нового авиабензина октан 100/140 в количестве 35 т; получены образцы в виде 2 бочек авиабензина, изготовленного на заводе Гудри «Адиабатический крекинг процесс».

С ноября 1943 г. начались переговоры об увеличении танкерного тоннажа. В ходе переговоров американцы постоянно ссылались на «большой недостаток танкерного тоннажа по вывозу нефтепродуктов для подготовки второго фронта и для снабжения армии и флота на Тихом океане. По этой причине американская сторона стала отказываться от выделения СССР дополнительных новых танкеров. Тем не менее они согласились «на замену старых танкеров, требующих частые и длительные ремонты, на более новые танкеры», что дало возможность «увеличить вывоз в Союз авиагорючего, спирта и других наливных продуктов»²⁰⁵.

Оценивая перспективы работы по получению нефтепродуктов, работники отдела ПЗК предлагали в период действия Четвертого протокола провести следующие мероприятия: «а) обеспечить выполнение директивы наркома по завозу в Союз авиагорючего во втором полугодии 1944 г. до 60% от годовых количеств заявленных нами американцам по 4 Протоколу;

б) обеспечить выполнение плана отгрузок нефтепродуктов на Арктику, Авиатрассы и для Дальстроя на Нагаево;

в) продолжить работу с американцами в части получения дополнительного танкерного тоннажа, а также замены старых танкеров на новые;

г) добиваться своевременной концентрации наливных нефтепродуктов в портах и продолжать устранять всякую возможность простоя танкеров в ожидании продуктов. Кроме того, принять меры к тому, чтобы наливные продукты концентрировались только в одном месте причала танкера;

д) продолжить изучение американской нефтяной промышленности в части выработки нефтепродуктов, особенно авиагорючего и авиамасел, и применения этих продуктов на современных мощных двигателях;

е) продолжать изучение новых компонентов и присадок к горючему и смазочным маслам, которые могут улучшить качества наших отечественных смазочных масел и горючего, а также продолжать покупку опытных образцов новых продуктов»²⁰⁶.

Попытки советской стороны получить нефтегазовые заводы не встретили одобрения советской стороны. Длительные переговоры велись в первые годы войны о передаче СССР заводов 3 и 4, поставках установок каталитического крекинга Гудри. Согласно отчету группы нефтезаводских установок отдела промышленных установок ПЗК о работе с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г., в группе не было специалистов по нефтяному оборудованию, что препятствовало качественному оформлению заказов у американских фирм. Работники группы указывали, что «обстановка работы по получению комплектных заводов и установок через Ленд-лиз очень сложная ввиду того, что многие высшие чиновники Ленд-лиза считают, что они не будут изготовлены, смонтированы и пущены в эксплуатацию до окончания войны и, следовательно, не послужат удовлетворению прямых нужд войны. Вследствие этой принципиальной установки, несмотря на положительное заключение Военно-промышленного комитета о возможности, без ущерба для американской армии, поставки для нас всех заявленных нами заводов, а также заявление фирм о наличии у них избытка производственных ресурсов, которые могли бы использовать для нас, Ленд-лиз ни одного завода по III Протоколу не утвердил»²⁰⁷.

После длительных обсуждений и бесконечного затягивания процесса, как пишет Н. И. Рыжков, «в конечном итоге в СССР было поставлено 4 нефтеперерабатывающих завода стоимостью более 43 млн долларов. На американском оборудовании были построены и в конце 1944 года начали давать продукцию нефтеперерабатывающие заводы в Куйбышеве, Гурьеве, Орске, Красноводске. Они, безусловно, внесли определенный вклад в Победу Советского Союза в войне с Германией, но в полную силу стали работать в послевоенный период»²⁰⁸.

10. Поставки металлов

Согласно отчету Отдела металлов ПЗК по выполнению Третьего протокола, подписанному начальником отдела В. Д. Романовым, к середине 1943 г. дало свои плоды «колоссальное расширение промышленности, пред-

принятое правительством США для обеспечения военного производства». «Основная часть новых заводов была построена за счет правительственных средств и сдана в эксплуатацию частным компаниям. Всего за это время было построено свыше 1500 новых заводов». В результате к этому времени в США «производство промышленности вообще и металлургической в особенности достигло своего высшего предела и уже во второй половине 1943 г. производство ряда отраслей промышленности пошло на снижение»²⁰⁹.

С точки зрения обеспечения устойчивого роста поставок по ленд-лизу в СССР большее значение имел другой аспект роста американской промышленности: «К концу 1943 г. недостаток производства почти всех стратегических материалов был изжит, а по ряду сталей, алюминию, магнию, меди и др. создались излишки. В результате, [...] строительство заводов было прекращено и за 1943 г. строительство даже военных объектов против 1942 г. понизилось на 66%, по таким материалам, как алюминий и магний, построенные вновь правительственные заводы к концу 1943 г. стали закрываться, и в начале 1944 г. закрытые заводы по алюминию и магнию составляют около 15% от всей производственной мощности...

В 1943 г. 66% всего производства шло на военные нужды».

В целом, согласно оценке работников Отдела металлов, «влияние отгрузок по ленд-лизу в общем производстве было незначительным. Общая сумма отгрузок по ленд-лизу с марта месяца 1941 г. по 31 декабря 1943 г. составляет 15 578 млн долларов. Если учесть, что производство в суммарном выражении за этот период оценивается свыше 400 000 млн, то очевидно, что удельный вес ленд-лиза составляет от общего объема производства около 4%. По отдельным статьям удельный вес ленд-лиза доходит до 7–8%».

Для сравнения приводились и данные об «обратном ленд-лизе» — из СССР в США, поскольку поставки металлов были его значительной статьёй. По данным Отдела металлов, «что касается наших отправок по ленд-лизу, то это можно видеть из того, что за период его существования по данным американской статистики нами отправлено материалов и оказано услуг на сумму 4241 млн долл., что составляет около 1% от производства США».

Отсюда следовал общий вывод о том, что «ленд-лиз не играл решающей роли в стимулировании производства и то положение, что промышленность США за эти годы развивалась только для обеспечения военных нужд, явилось решающим моментом в характере ее развития»²¹⁰.

По данным Отдела металлов ПЗК, перепроизводство и накопление излишков в американской промышленности способствовало переключению ленд-лиза на коммерческий расчет, о чем свидетельствовал ряд мероприятий правительства США, таких как «ликвидация Ленд-лиза как самостоятельной организации и создания Управления внешнеэкономических отношений в конце 1943 г.», что авторы отчета расценили как «начало перехода от ленд-лиза к экспортной торговле на базе коммерческих расчетов».

Подводя общие итоги поставок металлов по ленд-лизу по Третьему протоколу, сотрудники ПЗК отмечали ряд положительных сдвигов в этом деле: «Количество отгруженного металла в счет 3 Протокола превысит отгрузки по

2 Протоколу на 10% — работа по отправке металлов в СССР была несколько лучшей, чем в период 2-го Протокола.

Значительно улучшен сортимент отгруженного металла. За период 3 Протокола было отгружено больше авиационных и качественных сталей, важнейших цветных металлов и т. д.». По заключению Отдела металлов, создалась возможность увеличения размещения заказов на металлы в промышленности США, но эта перспектива зависела опять-таки «от предоставления тоннажа»²¹¹.

В отчете были выделены системные недостатки в основе самого подхода к отправке грузов по номенклатуре отдела металлов. В частности, в документе подчеркивалось, что «возможность увеличения размещения заказов зависит от вывоза металлов, а вывоз зависит от предоставления тоннажа, причем следует обратить внимание, что при планировании перевозок, металлы рассматриваются как “батом карго” (“донный груз”. — *Примеч. авт.*), а не как генеральный груз, поэтому такие металлоизделия, как трубы и проволока не грузятся и оседают из года в год на складах. Примером могут служить трубы, которых на складах на 20-е июня 1944 г. накопилось до 50 000 тонн»²¹².

Для улучшения работы по организации поставок изделий по номенклатуре Отдела металлов был выдвинут ряд предложений:

«1. Желательно, чтобы все указания объединения и претензии к работе отдела металлов были бы более конкретными и детализированными до предельной ясности.

Все претензии на плохое качество металла, упаковки и маркировки и отступление от технических условий должны сопровождаться соответствующими документами, фотографиями и образцами.

2. По возможности приспособлять выдаваемые заказы к американским стандартам и дюймовой системе измерения.

3. Добиться включения в планы отгрузок высокоприоритетных материалов в количествах, поставляемых фирмами с тем, чтобы избежать их оседания на складах.

4. Окончательно разрешить... вопрос штатов и их полной комплектации, в особенности нужны — инженер-трубник, инженер-метизник, инженеры-прокатчики черных металлов.

5. В ближайшее время через заводы, потребляющие материалы в СССР, выяснить полную картину качества поставляемого материала, для последующего предъявления претензий поставщикам.

6. Считаю целесообразным... переход от размещения контрактов по аллокациям к свободным торгам с нашим активным участием в переговорах с фирмами»²¹³.

11. Поставки железнодорожного оборудования

В последние годы Великой Отечественной войны все большее значение для экономики СССР стали иметь поставки железнодорожного оборудования, остро необходимые для восстановления разрушенного хозяйства страны.

В январе 1944 г. в ПЗК был организован специальный отдел железнодорожного оборудования, в состав которого вошли железнодорожная группа

Отдела индустриального оборудования, группа железнодорожных материалов отдела Промсырьеимпорт и группа сигнализации и связи отдела Технопром-импорт. В отдел были переданы все заказы на паровозы и вагоны, на рельсы, скрепления, бандажи, колеса и колпары и заказы на автоблокировку и железнодорожную диспетчерскую связь²¹⁴.

Согласно отчету о работе отдела с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г., за период Третьего протокола выполнялись заказы № 38747 по поставке паровозов типа 1-4-0 и № 1-5-0.

Ход поставок изделий по номенклатуре отдела американскими фирмами оценивался работниками ПЗК вполне положительно. Так, «по первому заказу фирмами “American Lokomotive Company” и “Baldoin Lokomotive Works” было поставлено 200 паровозов, из них фирмой Болдвина 90 паровозов и фирмой Алко 110 паровозов.

Паровозы 1-5-0 начали поставляться фирмами с января 1944 г.

По июль 1944 г. фирмами было поставлено 500 паровозов и фирмой “Алко” 110 паровозов».

При этом особо отмечалось, что «комплектности паровозов при отгрузке в Союз было предано нужное значение и все паровозы отгружались комплектно с необходимым запасом запчастей первой очереди, отгружавшихся с каждым паровозом».

В целом «поставка паровозов фирмами производилась в соответствии с планом, утвержденным Военным департаментом. Отставание имело место и имеется сейчас по поставке запчастей “В”».

Вместе с тем «узким местом» в процессе поставок в СССР явилась проблема отгрузки: «отгрузка паровозов в Союз все время отставала и в настоящий момент из поставленных 500 паровозов типа 1-5-0 отправлено в Союз только 140 паровозов. 360 паровозов ожидают отправки. Паровозы 1-4-0 были отгружены все, за исключением одного используемого в данный момент на маневровой работе в Портлендских мастерских собирающих паровозы 1-5-0. Таким образом, из поставляемых фирмами 700 паровозов в СССР отгружено только 339, что составляет 48,4%».

Данные о поставках и отправках паровозов за период Третьего протокола представлены в следующей таблице²¹⁵:

Название фирмы	Отгружено с заводов		Поступило в порты		Отгружено в СССР	
	Всего	На Запад	Всего	На Запад	Всего	Из Западн. портов
«Болдвин» 1-4-0	90	40	89	40	89	40
«Алко» 1-4-0	110	50	110	50	110	50
«Болдвин» 1-5-0	300	184	110	69	97	56

Размещение неотгруженных паровозов в портах и складах США выглядело следующим образом:

Паровозы, построенные заводом «Болдвина»	
Отгружено в СССР	— 97
Находятся в Портленде	— 127
Находятся в Нью-Йорке	— 37
Находятся на складе	— 38
<hr/>	
На складе Паско	— 1
<hr/>	
Всего	— 300
Паровозы построенные заводом «Алко»	
Отгружено в СССР	— 43
Находятся в Портленде	— 13
Находятся в Нью-Йорке	— 33
На складе	— 30
<hr/>	
Паско	— 21
<hr/>	
Всего	— 200

Таким образом, отгрузка паровозов «недопустимо» отставала от поставки паровозов фирмами. Согласно оценке отдела ПЗК: «Положение с отгрузкой во второй половине 1944 года, будет значительно хуже, т. к. фирмами “Болдвин” и “Алко” за вторую половину 1944 г. будет поставлено 1000 паровозов типа 1-5-0. Для того чтобы вывезти все паровозы, намеченные к поставке в 1944 году, хотя бы к 1 марта 1945 г., нужно в среднем отгружать в месяц от 170 до 200 паровозов».

В отношении объемов заказов, выданных в счет Четвертого протокола, в отчете были указаны заказ на 1000 паровозов 1-5-0 фирмам «Алко» и «Болдвин» (каждая из фирм должна была поставить по 500 паровозов). Кроме того, фирме «Портер К^о» был выдан заказ на 46 паровозов индустриального типа 0-3-0, 0-2-0 и 0-4-0. Всего в счет Четвертого протокола было размещено заказов на 102 057 285 долларов²¹⁶.

Оценивая возможности американского рынка по поставке паровозов в СССР, работники ПЗК обратили внимание, прежде всего, на тот факт, что «за период войны фирмы значительно повысили производительность заводов в связи с большими заказами Военного департамента». Они оценили производительность одной из основных фирм-поставщиков СССР — «Болдвин»; достигала 150 паровозов в месяц, производительность фирмы «Алко» — в 120 паровозов в месяц.

Производительность фирмы «Лима» («Lima Locomotive Works» — Лима, Огайо), по их мнению, была в 5 раз меньше производительности фирмы «Алко». Все указанные три фирмы имели «разветвленную сеть кооперации», вместе с тем у советской стороны возникали «трудности с заказами тепловозов и электровозов». Так, во время обсуждения заказа на 100 тепло-

возов «Алко», в связи с «нашими требованиями сжигания в двигателе топлива М-3, которое было поставлено нами при обсуждении спецификаций на фирме “Алко”. Фирма “Алко” категорически отказалась приспособлять свой тепловоз к топливу М-3», и представители ПЗК обратились тогда «к фирме “Болдвин” с письмом о возможности сжигания топлива М-3 в их двигателе»²¹⁷.

В ходе переговоров представители фирмы «Болдвин» высказали мнение, что «при соответствующем подогреве топливо М-3 может сжигаться в их двигателе. Военный департамент, имеющий своих экспертов, эту точку зрения не разделяет, считает двигатель “Болдвин” также не приспособленным» для топлива советского производства. По предложению военного ведомства США началась подготовка к испытаниям двигателя «Болдвин» на топливе М-3.

Отдельное внимание авторов отчета Отдела железнодорожного оборудования традиционно привлекала проблема обеспечения качества комплектности товаров при приемке и отгрузке. В целом они признавали качество паровозов, поставлявшихся в СССР, «удовлетворительным (по изготовлению)», но при этом отмечалось отдельно, что «нам поставляются паровозы “военного времени” с рядом упрощений не принятых для паровозов, поставляемых дорогам США»²¹⁸.

Один из основных типов — паровозы 1-4-0 — были «специально проектированы для военных целей и, по словам автора проекта майора Марша, возглавляющего техническую политику Военного департамента, проектировались так, чтобы только успешно проработать во время войны. В связи с этим паровозы имеют ряд деталей, которые, безусловно, требуют быстрой замены; [...] например, колеса тендера, изготавливаемые из чугуна, оси тендера, изготовленные с небольшими запасами прочности и т. п.»

При таком положении вещей было необходимо «подготовиться к своевременной замене этих деталей. В целом заказ на паровозы 1-4-0 был оформлен «для ускорения поставки паровозов из США». Далее в ходе длительных споров с американской стороной представителям ПЗК удавалось добиться ряда изменений в процесс постройки паровозов, на что американцы шли «исключительно неохотно».

По паровозам 1-5-0 «размещение заказа... было необходимо произвести также через Военный департамент, т. е. все заказы паровозов были сосредоточены в Военно-промышленном комитете и Военном департаменте», было произведено много улучшений в конструкции, но в ряде предложений было отказано. Отказы американской стороны объяснялись, как правило, «условиями военного времени или тем, что на паровозы поставляемые для армии США просимое оборудование не ставится». Качество изготовления паровозов оценивалось как «в основном удовлетворительное». Однако отмечалось, что фирмы «Болдвин» и «Алко» не стеснялись «иногда сбывать детали, которые должны быть забракованы. Заводская инспекция чаще всего поддерживает фирму пытаясь спасти “деталь” и обычно инспектора Военного департамента занимают то же положение. В связи с этим наша инспекция должна быть усилена»²¹⁹.

В качестве примера приводились следующие факты: «на паровозах 1-4-0 инспекторами завода и Военного департамента были пропущены недопустимо слабые болты буксовых клинов. Инспекция фирмы считала эти болты пригодными, тогда как они подлежали безусловной браковке. По настоянию нашего инспектора болты были забракованы и течение 2-х дней была произведена замена болтов на всех паровозах находящихся в цехах... Такая же картина была обнаружена со шпильками сухопарников на ряде паровозов типа 1-5-0.

Дефект... был обнаружен нашим инспектором и в результате на многих паровозах была произведена замена шпилек.

Инспектура Военного департамента начинает искать брак обычно после того, как он обнаружен нашим инспектором...»²²⁰

По поводу одного из наиболее острых вопросов — о снабжении поставляемых в СССР изделий запчастями — в отчете было указано, что «паровозы 1-4-0 обеспечиваются запчастями “А”, поставлявшимися с каждым паровозами. Эта группа должна обеспечить 3-месячную бесперебойную работу паровоза. На каждые 25 паровозов отправлялся комплект запчастей “В”.

Для паровозов 1-5-0 предусмотрены запчасти, поступающие с каждым паровозом “А”, запчасти, поступающие на 10 паровозов и запчасти, предусмотренные для всего заказа, так называемые запчасти большого ремонта (группа “В” предусматривает части для замены изношенных после 3-месячной эксплуатации»²²¹.

Отгрузки паровозов из портов США, как отмечено выше, резко отставали от темпа поставок, в результате накапливались крупные «остатки» на складах. По данным отчета отдела железнодорожного оборудования, «из изготовленных 200 паровозов типа 1-4-0 в Союз не отправлен 1 паровоз № 13 работающий в сборочных мастерских в Портленде. Кроме того, не отгружено 1 ½ комплектов запчастей “В”», находящихся в Портленде.

Согласно документу, «из поставленных до 1 июля 500 паровозов 1-5-0 отправлено в СССР 140.

200 находятся в Портленде,

70 — в Нью-Йорке,

22 — на складе Паско близ Портленда,

38 — на складе “Lucknon Yds”,

30 — на складе “Voorheesville”.

Кроме того, фирмами недопоставлено 26 комплектов запчастей “В”.

Неизменно выдвигалась задача принятия специальных мер по ускорению отгрузки паровозов.

Длительное хранение паровозов на складах, по мнению работников отдела ПЗК, могло сказаться на их качестве. По их сведениям, «подготовка паровозов и пересылка через океан для наших паровозов не отличается от подготовки паровозов, направляемых в Англию и для армии США. После указаний полученных от Машиноимпорта о состоянии паровозов по прибытии их в СССР, были приняты меры к улучшению их упаковки. В результате... упаковка была улучшена. Особое внимание было обращено на предохранение шеек осей, движущего механизма, а также приборов (насосов, смазочных прессов и т. п.

Котлы паровозов продуваются, но никаких поглотителей влаги внутри котла не вводится. За счет изменений температуры окружающей среды, [...] коррозия котлов возможна...».

По данным отдела, «сигналов из СССР о плохом состоянии котлов мы не имели, но большинство из прибывших паровозов с момента отгрузки с завода до момента прибытия в СССР были в дороге не более 3—4 месяцев... В ближайшее время намечается выезд на один из складов, где хранятся паровозы. Главные неприятности вызывались поломкой внутри будок из-за плохой погрузки и перегрузки их на складах», и были приняты меры по исправлению такого положения.

В целом же отмечалось, что длительное хранение паровозов на складах являлось, безусловно, вредным, поскольку паровозы хранились под открытым небом, что при их длительном хранении могло сказаться «как на внешних частях, так и на внутренних поверхностях котла, т. к. имеющиеся меры против коррозии рассчитаны на срок около 4-х месяцев»²²².

Отдельное место занимали поставки в СССР вагонов. В указанном отчете отдела железнодорожного оборудования подчеркивалось «крайне неудовлетворительное выполнение обязательств по отгрузке вагонов в СССР согласно статьям III Протокола». Количество полученных вагонов в счет III Протокола и их отгрузка на I/VII-1944 г. представлена в следующей таблице²²³:

№ Заказов	№ Нарядов	Наимен. обор.	Заказано по III Прот.		Выполнено по III Прот.	Отгружено по III Прот.		% выполнения III Прот. по отгрузке и поставке
			Кол-во в шт.	Сумма в долл.		Кол-во в шт.	Сумма в долл.	
38708	—	Думкары колеи 1524	1000	4 837 000	1000	50	232 051	5
38710	1031823	Платформы колеи 1524	7600	23 360 200	7298	495	1 596 781	6
38690	1031733	—"	2400	7 102 790	2400	1145	3 535 405	42
38732	425735	Думкары колеи 750	50	181 100	50	—	—	0
Всего			11 050	35 481 090	10 748	1690	5 364 237	16

Авторы отчета указывали, что, «если принять во внимание, что все количество вагонов, поставленное в счет III Протокола, должно быть отгружено также в течение этого срока, то процент отгрузки вагонов составит всего лишь 16%. Месячные планы отгрузки вагонов также не выполнялись из месяца в месяц, несмотря на личные указания наркома внешней торговли тов. Микояна»²²⁴.

Невыполнение планов отгрузки вагонов объяснялось следующими факторами: «1) общими трудностями с вывозкой грузов в зимнее время в целом по Комиссии;

2) большими трудностями при отгрузке вагонов, чем при отгрузке другого груза более удобного для отгрузки;

3) отнесение вагонов к группе не первоочередных грузов как Москвой, так и Закупочной комиссией;

4) отсутствием разрешения грузить платформы на Персидский залив».

В общем, по мнению работников отдела ПЗК, «в связи с неудовлетворительной обеспеченностью отгрузки вагонов в Советский Союз мы имеем такое положение, когда основная масса вагонов, поставленных по III Протоколу, находится на складах и в портах. Порты всегда обеспечивались вагонами для отгрузки их в СССР и срывов погрузки из-за отсутствия вагонов в портах к моменту их погрузки на пароход не было.

Во всех случаях, когда определяли заявки на отгрузку вагонов в порты, [...] американские органы быстро отзывали их со складов или непосредственно отправляли их с заводов-поставщиков в порт»²²⁵.

Возможности американского рынка по поставке вагонов оценивались как очень большие. Приводились общие цифры, что «мощность американских вагоностроительных заводов позволяла построить 200 000 грузовых вагонов в год». По мнению работников ПЗК, их возможности использовались «не более чем на 30% с учетом постройки вагонов, как для собственных нужд, так и для снабжения других стран в счет ленд-лиза и за наличный расчет. Поэтому на многих вагоностроительных заводах некоторые цеха простаивают или заняты производством другого вида продукции (снаряды, судовые части и др.).

Это происходит из-за недостатка стали в стране для производства вагонов и их собственные железные дороги сидят на голодном пайке».

К моменту написания отчета — это был июль 1944 г. — в связи с сокращением производства вооружения в США появилась возможность увеличить количество выпускавшихся вагонов новой постройки». По информации работников ПЗК, в том году правительство США «разрешило построить для нужд дорог США 35 000 вагонов» и продолжать их использование в следующем году. Однако «при заказе вагонов 1944–1945 гг. мы будем иметь большие трудности, которые созданы плохой отгрузкой вагонов в СССР по III протоколу. Уже в настоящее время представители Военного департамента заявляют, что мы не нуждаемся в получении вагонов, если мы плохо отгружаем»²²⁶.

По поводу качества отгружаемых вагонов авторы отчета отмечали, что оно «далеко не удовлетворительное», в особенности это относилось к вагонам и платформам по заказам 38710 и 38690. Вагоны по эти заказам поставлялись на так называемых условиях «Эмердженси», т. е. «облегченного веса против подобного же типа вагонов платформ довоенного производства. Расчетные напряжения этих вагонов далеко превышают нормы принятые как в США, так и в СССР, при проектировании вагонов». Однако все попытки получить вагоны по этим заказам, удовлетворяющие отечественным требованиям, «в основном были безуспешны и отклонялись Военным департаментом, который преследовал одну цель поставить вагоны с минимальным расходом металла и без каких-либо отклонений от американских стандартов».

Данный тип вагона был специально разработан для снабжения им Советского Союза по линии ленд-лиза с прицепом, вложенным при поставке вагонов по ленд-лизу для Англии, Китая, Африки и т. д. В то же время для нужд своих собственных дорог продолжали строиться вагоны по нормальным стандартам США.

Одной из самых больших проблем было накопление остатков продукции в портах: «На складах и в портах на 1/VII-44 г. остается 80,58%, поставленных по III Протоколу железнодорожных платформ и 95% думкар». Как уже говорилось выше, «материал хранящийся на складе свыше 60 дней на основании Закона о ленд-лизе могут быть переданы другим организациям и в настоящее время 6455 платформ уже официально у нас отобраны, о чем мы имеем сообщение от Военного департамента. Кроме того, длительное хранение вагонов вело к ухудшению их качества (например, в Латrobe вагоны стояли на залитой водой площадке, что могло привести к коррозии металла)»²²⁷.

Значительное место в поставках занимали так называемые железнодорожные материалы, для реализации которых в ПЗК была создана специальная группа. Особое значение имели поставки рельс, которые в массовом порядке уничтожались во время партизанской войны в СССР (вспомним хотя бы знаменитую «рельсовую войну» в СССР, которая имела место как поддержка действий советских регулярных частей в период Курской битвы летом 1943 г.). По этому направлению поставок советская сторона в лице работников ПЗК высказывала к американцам значительные претензии.

Например, в докладной записке к отчету на 1 июля 1944 г. по группе железнодорожных материалов за июль 1943 — июнь 1944 г. констатировалось, что «несмотря на значительно возросшую потребность в рельсах и рельсовых скреплениях как для внутреннего потребления, так и для снабжения этими видами материалов союзников, значительного роста в производстве рельс и скреплений за период военного времени мы не наблюдаем [...] Производство рельс и скреплений в 1943 г. осталось, примерно, на уровне 1942 года. Всего за 1943 год производство рельс, осей, колес, сцеплений и бандажей 3 184 000 тонн». При этом отмечалось, что производство этих изделий лимитировалось американским правительством: «производство рельс, как и других видов материалов строго планируется правительственными органами. Баланс металла и производство отдельных видов материала регулируется Военно-промышленным комитетом. Без санкции Военно-промышленного комитета ни одно предприятие, являющееся потребителем металла, не сможет его получить, [...] металлургические предприятия не смогут принять самостоятельно заказ на изготовление продукции из стали, без разрешения на то Военно-промышленного комитета»²²⁸.

Вместе с тем итоги выполнения Третьего протокола по данному виду поставок оценивались ПЗК очень высоко. Согласно указанному отчетному документу, «по состоянию на 1 июля 1944 г. фактическая отгрузка по рельсам и бандажам уже превысила цифру 3 Протокола», и одновременно продолжалась отгрузка таких материалов, как вагонные оси и колесные пары, заказанные еще в счет Второго протокола, а «всего за 12 месяцев было отгружено 279 038,1 больших тонн железнодорожных материалов». Таким образом, «выполнение 3 Протокола

прошло очень успешно», по сравнению со Вторым протоколом, который был выполнен плохо по той причине, что «организации США не отказывались предоставить этот материал, только ставили одно условие — вывезти уже изготовленные материалы в СССР. Планирование же отгрузок Москвой совершенно не соответствовало количествам железнодорожных материалов, изготовленных по нашим заказам. С первых дней действия Второго протокола, мы имели большие остатки наших материалов на складах Трежури»²²⁹.

В отношении качества поставлявшихся материалов в отчете группы железнодорожных материалов выдвигались следующие претензии: «Все железнодорожные материалы, как и другие виды металлов, заказываются по американским техническим условиям... Заказ оформляет не отдел, а Трежури», американский департамент, который вел также и «приемку этих материалов через сеть своих инспекторов». Работники же ПЗК не участвовали в процессе приемки, как указывалось в документе, по двум причинам: «1. Вся приемка материалов на основании контрактов производится только инспекторами Трежури [...] Нам предоставлено лишь право присутствовать при приемке нашего материала инспекторами Трежури, не вмешиваясь в их приемку. Кроме того, прежде чем выехать на какой-либо завод, мы должны получить специальные разрешения на посещение завода... На полученных разрешениях ставится специальный штамп и разрешается только осмотр готовой продукции». Однако, по мнению советских представителей, «по виду готового изделия трудно судить о его качестве».

Вторая причина неучастия советской стороны в контроле за качеством поставляемой продукции заключалась в том, что «заказы на железнодорожные материалы выполняют несколько десятков фирм, расположенных в различных частях США и при наличии в группе железнодорожных материалов только двух человек... осуществить приемку невозможно».

В этих условиях советская сторона попыталась осуществлять своего рода «выборочный контроль» путем периодических выездов на заводы. К примеру, соответствующее Объединение НКВТ в СССР потребовало контроля в отношении колесных пар, в то время как большая часть их была уже отгружена в СССР: «Проследить за упаковкой каждой шейки колесной пары на заводе, за погрузкой их в вагоны, за погрузкой и креплением их на пароходы», что оказалось невозможно сделать на практике. Тогда «с согласия Трежури, [...] с участием нашего инженера Петухова были произведены полные испытания готовых осей, взятых со складов Трежури... Результаты испытаний были высланы в Объединение». Полученные результаты испытаний показали «полное соответствие требованиям американских технических условий».

Во втором случае, приведенном в данном отчете, советской стороной были «забракованы колесные пары и возвращены фирме со склада». По остальным же видам железнодорожных материалов замечаний не было. В целом отдел пришел к выводу, что «качество поставляемых железнодорожных материалов по нашим заказам отвечает американским техническим условиям и ничем не отличаются от поставляемых материалов для железных дорог США».

По итогам проверки цен на ленд-лизские изделия констатировалось, что «проверены все контракты на железнодорожные материалы» и установлено, что «цены на железнодорожные материалы остались на уровне довоенных цен и идентичны ценам для внутреннего рынка»²³⁰.

К числу недостатков в работе отдела ПЗК и соответствующего объединения НКВТ были отнесены следующие: «1. Фирмы, поставляющие железнодорожные материалы, очень часто с запозданием высылают протоколы испытаний на отгруженный материал. 2. “Мур Мак Кормик”, производящий погрузку материалов и Трежури, посылающий документы с материалами в порт, [...] не обеспечивают одновременную отсылку с материалом протоколов испытаний и химических анализов. 3. Не всегда правильное кодирование материалов в порту (ошибки, как по тоннажу, так и по сумме). 4. Ввиду отсутствия инспекторов в группе, выборочный контроль производится недостаточно. 5. Спецификации на заказываемый материал от Объединения поступают очень поздно, что затрудняет выполнение заданий в срок» (к примеру, спецификации на рельсы и стрелочные переводы для заводов Наркомморфлота поступили только в середине мая, а материал должен быть поставлен в порт к 1-му июня). «6. Как правило, Объединение не сообщает, что и сколько требуется отгрузить в том или другом месяце. 7. Из двух инженеров группы один отзывается в Москву без присылки замены и отсутствия инспекторов в группе. 8. Нет со стороны Объединения организованного планирования отгрузки рельс из Канады и скреплений к ним из США. Рельсы из Канады отгружаются, а плана на отгрузку скреплений к ним нет. В результате некомплектность получаемых материалов».

В заключении к отчету начальник отдела № 47 Квашников и его сотрудники сформулировали следующие предложения по улучшению работы по поставкам железнодорожных материалов: «1. Для обеспечения контроля за качеством поставляемых железнодорожных материалов... необходимо послать двух инспекторов в группу железнодорожных материалов. 2. Обеспечить включение в план отгрузки месячное производство железнодорожных материалов. 3. Обеспечить со стороны Объединения своевременную присылку спецификаций по отдельным заданиям»²³¹.

В целом, согласно сводному отчету о размещении заказов через Ленд-лиз с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. по СПЗК СССР в США, по рельсам — было подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 403 436 брутто-тонн на сумму 18 035 237 амер. долл., поставлено в порты — 401 792 бр./т на сумму 17 966 438 долл., отгружено в СССР — 401 726 бр./т на сумму 17 963 823 долл. По другим видам железнодорожных материалов: накладки — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 22 937 бр./т, на сумму 1 712 436 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 22 891 бр./т на сумму 1 708 476 долл.; подкладки — соответственно 108 354 бр./т на сумму 5 726 041 долл., и 108 215 бр./т на сумму 5 719 029 долл.; болты — соответственно 3045 бр./т, на сумму 358 875 долл., и 2999 бр./т на сумму 353 566 долл.; шайбы — отгружены в СССР в полном объеме в соответствии с поданными реквизициями — 177 бр./т на сумму 71 706 долл.; костыли — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — 25 120 на

сумму 1 837 046 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 25 075 на сумму 1 833 411; противоугоны — отгружены в СССР в полном объеме 6559 бр./т на сумму 1 310 341 долл.; крестовины — поставлены в полном объеме 1132 бр./т на сумму 241 251 долл.; стрелочные переводы — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — 19 235 бр./т на сумму 10 711 667 долл.; стрелочные станки — поставлены в полном объеме — 908 бр./т на сумму 356 385 долл.; рудничные рельсы — отгружены полностью в соответствии с заявками — 1952 бр./т на сумму 108 183 долл. Бандажи вагонные — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом 23 692 бр./т на сумму 3 193 834, поставлено в порты и отгружено в СССР — 23 628 бр./т на сумму 3 193 834 долл.; бандажи паровозные — подано реквизиций, принято Ленд-лизом и оформлено контрактом — 18 337 бр./т на сумму 2 429 906 долл., поставлено в порты и отгружено в СССР — 18 244 бр./т на сумму 2 416 915 долл.; оси локомотивные — поставлены в СССР в полном объеме — 198 бр./т на сумму 29 485 долл.; оси вагонные — отгружены полностью в объеме 32 363 бр./т на сумму 2 612 310 долл. Оси вагонные также были поставлены в полном объеме — 32 363 бр./т на сумму 2 612 310 долл. Выполнены все заявки и по колесам цельнокатанным вагонным — 19 658 бр./т, на сумму 2 160 941 долл., и по колесным вагонным парам — 21 312 бр./т, на сумму 2 457 115 долл.²³².

12. К вопросу о расхождении в советских и американских данных учета поставок по ленд-лизу

После создания в США т. н. Администрации внешней экономики последняя стала регулярно публиковать цифры о поставках по ленд-лизу в американской и сводки — в советской печати, а Наркомат внешней торговли СССР — проводить систематически сопоставление американских данных и данных учета НКВТ. Один из первых таких документов был составлен начальником Учетно-экономического отдела НКВТ Колпаковым на имя А. И. Микояна. Этот документ — «Справка о поставках США по Ленд-лизу на 1/XII-43 г. (сопоставление данных главы Управления по руководству экономической деятельностью в иностранных государствах Кроули, опубликованных в сводке ТАСС от 20.1.44 г.)», представлял следующие данные²³³:

	Един. измер.	Данные Кроули	Данные учета НКВТ
Всего поставлено (отгружено в СССР на 1/XI-43 г.)	млн долл.	3887,9	3820,3
В т. ч. самолеты	шт.	около 7400	7424
танки	— " —	более 3700	3738
Грузовики	тыс. шт.	160	160,1
машины повышенной проходимости	— " —	30	30,9
др. автомашины	— " —	более 20	22,2
полевые телефоны	— " —	250	260,1
телефонный провод	тыс. миль	более 800	821,6

	Един. измер.	Данные Кроули	Данные учета НКВТ
Станки	шт.	большое количество	19 332
сталь	тыс. кор. тонн	более 1250	1253,8
цветные металлы	— " —	350	361,7
химические продукты и взрывчатые вещества	— " —	более 450	458,0
нефтепродукты	— " —	около 650	611,8*
продовольственные товары	тыс. кор. тонн	около 2000	1969,4
в т. ч. пшеница и мука	— " —	350	361,2
сахар	— " —	275	293,3
мясо	— " —	350	352,2
жиры и растительные масло	— " —	500	511,6
сушеные фрукты и овощи	— " —	ок. 500	511,6

* Кроули, очевидно, включил часть поставок за наличный расчет, которые составляют около 250 тыс. тонн. — *Примеч. документа.*

Динамика поставок в отчете Кроули выглядела следующим образом²³⁴:

Март — май 1943 г.	Млн долл.	598	545,3
Июнь — август 1943 г.	— " —	682	737,0
Сентябрь — ноябрь 1943 г.	— " —	902	863,3
Ноябрь 1943 г.	— " —	338	323

Более детальный анализ причин расхождений в советских и американских данных содержался в обстоятельной «Справке о проверке данных учета НКВТ о поставках США Советскому Союзу по ленд-лизу с данными американской Администрации внешней экономики (сокращенно «Ф.Э.А.»), подписанной начальником Учетно-экономического отдела НКВТ Колпаковым. В документе констатировался ряд общих выводов:

«1. Имеющиеся в нашем распоряжении данные американцев относятся к 1 марта 1944 г.

2. Американские данные о поставках США построены на основе учета выполнения Протоколов. В них отсутствует деление поставок по принципу расчета, т. е. поставки по ленд-лизу и наши покупки за наличные объединены.

3. Американцы из своих данных не исключают грузы, разгруженные в Англии и переданные нами англичанам и возвращенные американской армии.

4. С учетом обстоятельств, изложенных в пп. 1, 2 и 3, т. е. когда мы к нашим данным по ленд-лизу прибавляем отгрузки по нашим покупкам за наличные и считаем в числе отгруженных все грузы, переданные в Англии, получим следующие результаты:

	Амер. данные	Наши данные	Разница
Самолеты — всего шт.	8833	8833	—
В т. ч. английские поставки	2091	2239*	–148
Танки, шт.	4519	4514	+ 5
Пушки, шт.	8794	8770	+ 24
В т. ч.:			
Пушки зенитные, шт.	7196	7143	+ 53
Пушки «Эрликон», шт.	1598	1627	–29
Причины расхождения по пушкам не могли быть установлены.			
Провод полевой, тыс. клм	1384,0	1393,0	–9,0
Телефоны, тыс. шт.	278,0	269,0	+ 9,0
Автомашины (грузовые и «Джипси»), шт.	231 497	232 531	–1034

Есть основания предполагать, что американцы не считают 984 автомобиля «Джипси», отгруженные из Англии в счет американских поставок. Если исключить это количество, то наши данные составят 231 547 автомобилей. В этом случае расхождение составит 50 автомашин.

Мотоциклы, шт.	199 222	1999 222	—
Толуол, тн	63 120	63 300	– 180
ТНТ, —"—	76 696	77 122	– 426
Паровозы, шт.	216	216	
Платформы, —"—	1053	1046	+ 7
Станки, —"—	23 924	22 861	+1063

Есть основания предполагать, что американцы включают в свои данные станки, отправленные с нефтезаводами, оружейными комплектными линиями, а также некоторые приборы к станкам (шлифовалки с гибким валом, заточные станки к копировальным фрезерным станкам, шлифовальные приспособления).

Алюминий и дюралюминий, тн	118 674	116 060	+2614
----------------------------	---------	---------	-------

Расхождение в 2614 тн. Разноимпорт снял с отгрузок по США 2236 тн вторичного алюминия, отправленного из Англии, т. к. англичане предъявили на это количество счета. До этого этот алюминий числился, как поставки США. Возможно, что американцы это еще не сделали.

* 148 самолетов, которые мы и англичане (согласно последнему заявлению Черчилля) считаем как английские поставки, американцы считают как свои поставки. — *Примеч. документа.*

Медь и изделия из меди, тн	225 360	227 307	– 1947
Сталь и изделия из стали, тыс. тн	1445,2	1448,2	– 3,1
в т. ч. рельсы со скреплениями —"—	296,4	296,9	– 0,5
Нефтепродукты, тыс. тн	836,5	830,1	+ 6,4
Химпродукты, —"—	331,7	329,1	+ 2,6
В т. ч. спирт, —"—	148,2	148,5	– 0,3
Автопокрышки, тыс. шт.	2217,0	2196,1	+ 20,9
Расхождения в размере 20,9 автопокрышек установить не удалось.			
Прод. товары, тыс. тн	2257,8	2248,2	+ 9,6
В т. ч.			
Хлебопродукты, —"—	883,2	882,6	+ 0,6
сахар, —"—	380,2	377,2	+ 3,0
Мясопродукты и жиры животные, —"—	851,1	843,7	+ 7,4
Пищеконцентраты, —"—	155,5	156,8	– 1,3
Обувь армейская, тыс. пар	6730,0	6656,9	+ 73,1
Кожа, тн	34 660	34 593	+ 67
Сукно армейское, тыс. ярд.	27 211,0	26 207,0	1004,0

Расхождение 1004 ярдов. Если прибавить шерстяные одеяла в метраже, что может составить около 1,5 млн ярдов, то наши данные составят 27 267 тыс. ярдов, т. е. будут больше американских на 416 тыс. ярд.»²³⁵.

В последующих аналитических документах 1944 г. Учетно-экономический отдел НКВТ СССР продолжил выявление и анализ расхождений в цифрах учета поставок по ленд-лизу из США в СССР, в советской и американской статистике. Начальник Учетно-экономического отдела т. Колпаков, в частности, доложил А. И. Микояну о сравнении данных из доклада Кроули. Согласно его донесению, «председатель Управления по руководству экономической деятельностью в иностранных государствах Кроули, согласно сообщению ТАСС от 18/VI.1944 г. выступил с докладом о поставках Советскому Союзу по ленд-лизу в марте и апреле текущего года. В этом докладе Кроули привел также данные о поставках за 4 месяца 1944 г. и с начала поставок по Ленд-лизу.

Мы сверили эти данные с данными нашего учета. При этом представляю сличительную справку».

По общим итогам ленд-лизовских поставок на момент составления документа была представлена следующая картина:

Данные Кроули	Данные учета НКВТ
«С начала реализации программы помощи Советскому Союзу, т. е. с октября 1941 по 1 мая 1944 г. мы отправили в СССР 10 400 тыс. тонн материалов»	В цифру 10 400 тыс. коротких тонн Кроули включает все отправки, произведенные в Советский Союз с берегов Северной Америки и поставки авиабензина из Абадана. При этом, как сообщил т. Лукашев 16.III. с. г. (см. тел № 10675), американцы считают, что «все поставляется и отправляется за счет производства американской промышленности и сельского хозяйства»

В документе приводились следующие общие данные о категориях поставок, согласно учету советских органов:

По нашим данным отправлено:

По Ленд-лизу	9536 тыс. кор. тн
Возвращено американцам и передано англичанам	129 тыс. кор. тн
За наличный расчет из Канады	241 —" —" —" —"
Британские поставки из портов США	172 —" —" —" —"
Грузы Красного Креста и подарки	268 —" —" —" —"
Всего	28 —" —" —" —"
	10 374 тыс. кор. тонн

При сравнении данных по общему тоннажу и по отдельным группам поставок сравнение данных за период с октября 1941 до 1 мая 1944 г. дало следующие результаты²³⁶:

Данные Кроули	Данные учета НКВТ
	Мы приходим к данным Кроули при том условии, если мы не снимем с отгрузок по ленд-лизу грузы, выгруженные в Англии и переданные англичанам и возвращенные американцам там же в Англии. Без этих последних отправки по ленд-лизу составили 9536 тыс. кор. тонн или 8514 тыс. англ. тонн. Последняя цифра была опубликована в нашей печати 11.VI. с. г.
«Отправлено 10 000 самолетов, из которых почти половина прямо с заводов на фронт»	10 008 самолетов, включая 2687 отправленных в счет английских обязательств отправлено летом 4751 самолет
«5600 танков и противотанковых орудий»	5599
«210 000 военных грузовиков»	213 048, включая 4362 грузовика, возвращенных американцам и переданных англичанам
«40 000 машин повышенной проходимости»	41 329. В это количество входит 1378 машин, переданных американской армии в Англии
«В том числе 2000 машин-амфибий»	2025
«Более 30 000 других военных автомашин»	30 495. В это число входит: 12 тракторов и 1100 мотоциклов, переданных американской армии в Англии
«215 000 тонн взрывчатых веществ»	216 000
«900 000 миль телефонного провода»	932 000
«Около 300 000 полевых телефонов»	293 000
«На 500 000 000 долларов промышленного оборудования для советских заводов, выпускающих самолеты, орудия, снаряды, бомбы и другое вооружение»	494 000 000 долларов. В эту сумму включено 37 000 000 промышленного оборудования, купленного за наличный расчет
«249 паровозов для железных дорог, ведущих к фронту»	249

«460 000 тонн цветных металлов, таких как алюминий, никель, медь, бронза, цинк»	458 000
«414 000 тонн ж.-д. рельс и другого железнодорожного оборудования»	407 000
«1 000 500 т стали (цифра возможно искажена при радиопередаче)»	1 129 000, включая 13 100 тонн, переданных англичанам и возвращенных американцам
«2 800 000 тонн продовольствия для советской армии»	2 827 000 тонн. В это количество включено 80 000 тонн разного продовольствия, переданного англичанам и возвращенного американцам
«7 600 000 пар сапог»	7 594 000, включая 85 100 пар флотских ботинок, 7300 пар кожаных сапог, 14 600 пар фетровых бурок, 45 600 пар резиновых сапог, остальное количество — армейская обувь

II. Поставки за 4 месяца 1944 г.

Данные Кроули	Данные учета НКВТ
«В целом поставки в СССР по упомянутому закону за первые четыре месяца текущего года составили почти 2 млн коротких тонн»	С 1/1 по 30/IV.44 г. отгружено из портов США 1763 тыс. кор. тонн Из портов Канады 145 —" Авиабензин из Абадана 59 —" Всего 1267 тыс. кор. тн
«С 1/1 по 1/V.44 г. из США в СССР было доставлено более 2200 самолетов»	2225
«Более 1200 из этих самолетов было отправлено в марте и апреле» «За этот же период было отправлено также почти 800 танков и противотанковых орудий»	802
«Около 400 танков и противотанковых орудий было отправлено в марте и апреле»	368
«Более 40 000 военных грузовиков»	40 148
«6300 машин повышенной проходимости»	6297
«6600 других автомашин»	6600

Своего рода итоги анализа расхождений между советскими и американскими данными были подведены в докладной записке на имя наркома внешней торговли А. И. Микояна, подписанной начальником Учетно-экономического отдела Колпаковым. Он сообщил, что 26 августа 1944 г. в газетах был опубликован отчет Ф. Д. Рузвельта об исполнении закона о передаче займы или в аренду вооружения или материалов за время с 11 марта 1941 по 30 июня 1944 г. В связи с этим отделом НКВТ было проведено и доложено наркому

«сравнение данных, опубликованных американцами с данными учета НКВТ», в общем итоге выглядевшее так:

	Данные американцев	Данные учета НКВТ
Общая сумма экспорта из США в СССР с 1 октября 1941 по 30 июня 1944 г. составила	5900 млн долл.	5989 млн долл.

Из этих данных следует, что расхождение составило на момент подсчетов около 1 млн долл.

По мнению Учетно-экономического отдела НКВТ, «расхождение происходит в основном за счет оценки продовольственных товаров, которые нами оцениваются по официальным справочникам Министерства земледелия, а Рузвельт пользуется данными Министерства торговли. Установлено, что Министерство торговли сообщает президенту цены по данным таможенного учета, которые являются условными и более низкими»²³⁷.

Таким образом, расхождения в советских и американских данных учета поставок по ленд-лизу объяснялись, во-первых, расхождениями данных по источникам различных ведомств США, и, во-вторых, тем, что советская и американская сторона включали или не включали в отчетные данные некоторые поставки (например, поставки из Великобритании, и поставки за наличный расчет).

Глава V

СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ В США: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЛИЧНЫЕ КОНТАКТЫ С АМЕРИКАНЦАМИ, СБОР ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

1. Деятельность ПЗК: роль человеческого фактора и личных контактов

На первом заседании ПЗК 15 апреля 1942 г. неизбежно рассматривался первоочередной вопрос укомплектования кадрами, размещения работников по отделам и уточнения структуры и штатов Комиссии. К. И. Лукашев доложил о проблемных местах, связанных с недостатком кадров советских работников. Он, в частности, указал, что «группы прокатного оборудования, подъемно-транспортные, заводские и промышленные установки, испытательные приборы, группа станков и автотранспорта не заполнены людьми и тут будут большие затруднения. Отдел авиации, танков, артиллерии и боеприпасов в лучшем состоянии, очень плохо в отделе бухгалтерии и в интендантском». Далее последовало персональное обсуждение распределения работников по отделам и группам¹.

Согласно одному из пунктов решения Комиссии, которое в целом касалось кадрового вопроса, начальники отделов обязывались «произвести перемещение работников отдела из Нью-Йорка в Вашингтон не позднее 25 апреля с. г.». На управляющего делами тов. Кузина возлагалась задача «обеспечить переезд из Нью-Йорка в Вашингтон транспортными средствами и содействовать быстрейшему подысканию квартир»².

Особое внимание в первых протоколах Комиссии было уделено укомплектованию штатов, командированию новых специалистов из СССР в США. К примеру, на втором заседании от 20 апреля 1942 г. начальники отделов поочередно сообщали о том, какие еще работники им нужны. Начальник Отдела промышленных установок и разного промышленного оборудования И. А. Еремин заявил о «необходимости дополнительного получения работников по различным категориям (турбинщики, кабельщики, дизельщики и др.)»³ Впрочем, нехватка работников продолжала оставаться одной из серьезных проблем в деятельности ПЗК и в последующие годы.

В начальный период организации деятельности советских органов в США работники «Амторга» предлагали использовать опыт работы английской Закупочной комиссии, прежде всего такие формы работы, как организация инспекций на американских предприятиях и фирмах, установление личных контактов и проведение «неформальных» совещаний с американцами. В качестве положительного примера председатель «Амторга» К. И. Лукашев приводил модель взаимоотношений английской Закупочной комиссии (АЗК) с фирмой «Дженерал Электрик». По его мнению, советская сторона должна была стремиться «получить право для Закупочной комиссии Советского Союза иметь свою собственную небольшую контору при каждом крупном промышленном комбинате, выполняющем заказы на... товары по Закону об Аренде-Займе. Так, контора на заводе могла бы кооперировать с правительственными инспекторами США в наблюдении за правильным выполнением спецификаций», а также «облегчить задачу составления инструкций для использования данного оборудования, его монтажа, ремонта и т. д. в Советском Союзе».

В качестве основной модели приводилась фирма «Дженерал Электрик», которая имела постоянную «координационную контору» в Вашингтоне, поддерживавшую «тесную и постоянную связь с Вашингтоном, конторой английской Закупочной комиссии и с правительственными органами США», в первую очередь с Администрацией ленд-лиза. И другие крупные фирмы имели подобные конторы в Вашингтоне, через которые АЗК имела возможность «разрешать все различные вопросы о спецификациях, сроках, ценах и т. д. непосредственно в Вашингтоне, путем неформальных совещаний между соответственными сотрудниками АЗК и правительственных комиссий США». Благодаря такому методу работы, АЗК смогла «развить ряд личных контактов между ее индивидуальными сотрудниками и индивидуальными членами контор отдельных фирм и Правительственных комиссий».

По мнению К. И. Лукашева, «эти контакты позволяют разрешать сложные вопросы без излишней канцелярской волокиты. Этот процесс неформального разрешения вопросов облегчается в особенности благодаря существующим хорошим личным контактам между главами ПЗК и главами Управления по Аренде-Займу и главами важнейших правительственных Закупочных комиссий США». На основании имевшегося у него опыта работы в «Амторге» автор документа делал вывод о том, что «в практике деловых взаимоотношений в США такие личные контакты играют более значительную роль, чем в других

странах»⁴. Вывод представляется несколько спорным, однако отрицать значение личных контактов в решении деловых вопросов сотрудничества между союзниками, конечно, не приходится. В последующей практике работы советских представителей в США личные взаимоотношения, в том числе неформальная дружба и конфликты, оказывали немалое влияние на ход реализации программы ленд-лиза.

Одной из первоочередных задач советских представителей стало, безусловно, налаживание личного взаимодействия с руководителями ленд-лиза с американской стороны. Систематический разбор личностных качеств представителей американских ведомств и их влияния на процесс продвижения советских заказов содержался в уже разбиравшемся в первой главе докладе А. И. Беляева и К. И. Лукашева А. И. Микояну от 5 декабря 1942 г. Следует отметить, безусловно, известную субъективность суждений советских представителей и, вероятно, недостаточное знание внутренних механизмов деятельности американских правительственных органов. Однако нельзя отрицать ценность этих свидетельств «изнутри» участников событий, которые вели повседневную работу с американцами различных рангов, добиваясь выполнения советских заказов. Представленная в докладе характеристика главных лиц с американской стороны и их роли в поставках по ленд-лизу выглядела следующим образом: «1) Гарри Гопкинс — главная фигура в ленд-лизовских поставках, как и вообще в решении стратегических и экономических вопросов, возникающих перед США в этой текущей войне. Опирается на мнение военных кругов, которые ему подробно излагаются его помощником генералом Бернсом.

Гопкинс как председатель и генерал Бернс, как исполнительный директор Объединенного комитета по распределению амуниции, являются по своему положению подконтрольными лицами Объединенных штабов армии. Роль Бернса в этом Объединенном комитете сводится к тому, чтобы координировать желания армии с ленд-лизовской политикой поставок. По этой причине все главные вопросы, касающиеся ленд-лизовских поставок, решаются в этом Объединенном комитете и в Объединенных штабах армии.

2) Генерал Маршалл, адмирал Леги, адмирал Кинг, генерал Арнольд и генерал Сомервелл — являются решающими лицами как в вопросах стратегии войны, так и ресурсов, связанных с выполнением стратегии и планов снабжения этой войны. Поставка нам тех или иных материалов... рассматривается одним из этих лиц по принадлежности, например: самолеты — Арнольдом, различные материалы — Сомервеллом и др.».

Авторы документа во многом питались разного рода слухами, сведениями из прессы и из личных контактов с американцами. Отсюда происходили их суждения о командующих вооруженными силами США: «Генерал Маршалл никогда не занимал дружественной позиции в отношении Советского Союза и всегда являлся лицом, сдерживающим поставки Советскому Союзу и особенно в тех случаях, когда нарушались... военные планы Штаба в части производства военного оборудования и товаров. Адмирал Лехи, бывший посол во Франции, всегда являлся враждебным Советскому Союзу.

Что касается генералов Арнольда и Сомервелла, а также адмирала Кинга, то они в своей работе... исходят из решений, принимаемых штабами... Когда мы обращаемся к ним по более мелким вопросам, например, ускорению отправки той или иной партии самолетов, запчастей, танков, определенных уже к поставке, то в этих случаях, они время от времени оказывают ту или иную помощь»⁵.

Несколько приниженную роль отводили руководители советской ПЗК своему американскому партнеру — Администрации ленд-лиза: «3) М-р Э. Стеттиниус и его помощники м-р Шлай, м-р Хазард, и юрист Кокс. Во всей системе ленд-лизовских поставок Стеттиниус не играет крупной роли, как глава Ленд-лиза (Администрации ленд-лиза. — *Примеч. авт.*). Это объясняется тем, что по своему положению Ленд-лиз сведен на более второстепенные роли в решении вопросов ленд-лизовских поставок. В задачу Ленд-лиза входит рассмотрение... заявок на поставки и переадресовка их в органы, производящие снабжение (Военные министерства, Финансовый, Сельскохозяйственный департаменты, Морской флот)»⁶.

Представители ПЗК отмечали, правда, что в последние четыре месяца Администрация ленд-лиза повысила свою активность, став инициатором совещаний по вопросам поставок, в первую очередь СССР. По их сведениям, в совещаниях участвовали такие важные персоны, как «представители Гос. департамента — Атчинсон, Военно-промышленного комитета — м-р Батт, [...] Объединенного комитета по распределению амуниции — генералы Бернс и Сполдинг, от Военного департамента полковник Берд, от Морского департамента адмирал Ривс, иногда другие представители поменьше рангом. От Морской комиссии Киттинг... из Отдела распределения пароходов, от Финансового департамента начальник отдела снабжения м-р Мак и другие».

Однако, по мнению советских работников, «несмотря на авторитетность этих заседаний, как правило, они заканчиваются общими разговорами, ибо представители департаментов руководствуются заранее принятыми решениями и планами департаментов». Важнейшие вопросы об улучшении отгрузок в СССР (в частности, с Западного берега), размещения заказов по Второму протоколу на этих совещаниях решены не были, а в целом «дело больше зависит от Военно-промышленного комитета». Правда, в документе отмечалось, что Стеттиниус всячески пытался «заострить перед американскими органами необходимость улучшения дела поставок», и делал это по прямому указанию президента Рузвельта: «Президент заявил Стеттиниусу, что если Ленд-лиз не активизирует свою работу, то он вынужден будет реорганизовать его». На должность помощника Стеттиниуса был назначен 28 октября генерал Уэссон, вместо м-ра Шлая, которого работники ПЗК охарактеризовали как «ничтожную личность»⁷.

Самой же высокой оценки со стороны Беляева и Лукашева удостоился м-р Хазард — по их образному выражению, «центральная фигура в Ленд-лизе, хотя по положению числится лишь связующим офицером. М-р Хазард является мозгом Ленд-лиза и главным саботажником при решении принципиальных вопросов размещения заказов, удовлетворения наших заявок... Хазард пишет ответы на все наши письма, приезжает в Комиссию по поруче-

нию Стеттиниуса и Бернса, посещает Белый дом, особенно когда речь идет о наших заказах».

Отметили авторы доклада и своего рода «серого кардинала»: «М-р Кокс является хитрым дельцом, влияющим полностью на м-ра Стеттиниуса и других ответственных лиц Ленд-лиза»⁸.

Важнейшую роль в осуществлении дела ленд-лизовских поставок руководители ПЗК отводили руководителям Военно-промышленного комитета. По их мнению, эти чиновники — «м-р Нельсон, м-р Батт, м-р Эберштадт, м-р Уилсон, м-р Ноулсон, м-р Армстронг... по своему удельному весу в стране являются важнейшими фигурами в решении промышленных вопросов. М-р Нельсон (Председатель ВПК. — *Примеч. авт.*), как ставленник президента, имеет большую силу и власть в решении вопросов, возложенных на ВПК. Будучи человеком твердой воли, с одной стороны, а с другой — будучи под постоянным напором со стороны армии и флота, претендующих на отнятие ее (так в документе, имеется в виду ВПК. — *Примеч. авт.*) власти, ему приходится слишком балансировать свои решения, [...] исходя из нежелания уступить эту власть, [...] как можно больше удовлетворить требования армии и флота».

По мнению авторов доклада, Нельсон как председатель ВПК оставался в этой должности «только благодаря тому, что за его спиной стоят крупнейшие монополистические кампании, не желающие безраздельного хозяйничанья в стране армии и флота. Однако, в этой борьбе, которая была учинена армией по адресу ВПК, Нельсон, в значительной мере разделил свою власть с вновь пришедшим в ВПК, по настоянию армии и флота, м-ром Фердинандом Эберштадтом, ставленником генерала Сомервелла. М-р Эберштадт выходец из финансово-банкирских кругов, до последнего времени возглавлял при заместителе Военного департамента м-ре Патерсоне Арми Нейви Мьюнишен Борд (т. е. Военно-морской совет по аммуниции). В руках м-ра Эберштадта сосредоточено рассмотрение запросов иностранных государств по Ленд-лизу, [...] установление приоритетов на военные и гражданские материалы и оборудование и т. д. [...] До Эберштадта эти функции выполнял м-р Батт», который получил повышение до ранга «первого заместителя председателя ВПК с функциями администрации и “делания” вместе с м-ром Нельсоном политики». По мнению Беляева и Лукашева, «армия и флот устранили м-ра Батта от решений тех вопросов, которые являются... наиболее важными для армии и флота». Кроме того, «от м-ра Батта также отняты функции участия в Объединенном англо-американском комитете по распределению сырьевых материалов. Эти функции возложены на заместителя председателя ВПК м-ра Ноулсона. М-р Ноулсон производит впечатление в высшей степени делового человека, отзывчивого в тех случаях, когда мы обращались к нему по вопросам производства и материалов, функции, которые он выполнял до прихода в ВПК м-ра Уилсона».

Работники ПЗК излагали суть расхождений — личностных и ведомственных — внутри и между американскими ведомствами, опираясь на суждения американской прессы. О м-ре Уилсоне они писали, что до принятия в ВПК должности заместителя председателя этого Комитета по вопросам руковод-

ства производством, он являлся президентом известной компании «Дженерал Электрик». По сведениям газеты «Пи Эм» от 25 октября 1942 г., «м-р Уилсон заявил м-ру Нельсону о своем уходе из ВПК на том основании, что в ВПК нет четкого разделения: кто же военные или гражданские отвечают за производство и контроль материалов? Согласно статусу ВПК и неоднократному заявлению президента США, последнее слово в отношении производства имеют гражданские лица в Военно-промышленном комитете, однако с приходом м-ра Эберштадта и слиянием Арми Нейви Мьюнишен Борд с Военно-промышленным комитетом, А.Н.М.Б. фактически поглотил ВПК в части руководства военной и гражданской программой промышленности...». Более того, по заявлению той же газеты, «большинство отраслей находится в настоящее время под контролем генерала Сомервелла и начальника снабжения армии и только две отрасли — авиационная и строительство судов — находятся в ведении ВПК. Однако авиационная промышленность возглавляется неким м-ром Мейджс, бывшим издателем Херст Чикаго. Что касается строительства судов, то последнее в основном руководится Морской комиссией. М-р Уилсон считает, что при создавшемся положении планирования и контроля материалов, находящимся в руках м-ра Эберштадта и генерала Сомервелла, которые распределяют эти материалы различным агентствам, а последние контракторам и субконтракторам — создают хаос в производстве». Таким образом, образовалось два лагеря в ВПК: «На стороне м-ра Эберштадта стоят армия и монополистические концерны, контролирующие сырьевые материалы, на стороне м-ра Уилсона — Нью-Диллерс (сторонники “Нового курса” Ф. Рузвельта) и индустрия, потребляющие сырьевые материалы»⁹.

Руководители ПЗК отметили также появление среди своих «партнеров» в ВПК ряда других персоналий, с некоторыми из которых они уже имели дело ранее. Например, в докладе Беляева и Лукашева упоминалось появление с сентября 1942 г. в составе ВПК «Конторы администратора по каучуку во главе с м-ром Джеффрус», который, по их информации, являлся представителем крупных железнодорожных компаний. Авторы доклада указывали: «с м-ром Джеффрусом мы имели дело в связи с покупкой шинного завода» и пришли к выводу, что у этого человека не было большого желания сдвинуть с места давно затянувшийся вопрос». Через генерала Бернса американская сторона предложила «взамен завода поставить нам то или иное количество готовых шин. Мы категорически отклонили это предложение и поручили тов. Разину форсировать переговоры с м-ром Джеффрусом либо о размещении оборудования для нового шинного завода, либо о поставке нам готового пригодного для работы завода»¹⁰.

Среди влиятельных лиц, сотрудничавших с СССР по ленд-лизским поставкам, Беляев и Лукашев отметили также м-ра Дейвиса и м-ра Крэмптона «из Конторы по координации нефти. Оба ставленники крупных нефтяных компаний», они, однако занимали различные позиции по отношению к поставкам СССР. По мнению работников ПЗК «м-р Дейвис всегда занимал дружественную позицию в отношении наших поставок и во всех случаях старался удовлетворить наши заявки... М-р Крэмптон являлся тормозящим

лицом при рассмотрении наших заявок. Он представитель “Стэнфорд Ойл оф Нью-Джерзи”, тесно связан с другим представителем этой компании — м-ром Танбергом, работающим в близком контакте с помощником Гос. секретаря м-ром Берли».

В совершенно особую группу выделили авторы доклада таких лиц, как «адмирал Лэнд и его подручные из Морской комиссии и Военно-транспортной администрации — м-р Дуглас, м-р Киттинг и м-р Макфирсон». В отношении этой группы советские представители высказались очень определенно: «Из всех организаций, имеющих отношение к Ленд-лизовским поставкам, Морская комиссия и Военно-транспортная администрация, возглавляемая Лэндом, является наиболее реакционными, особенно в отношении поставок Советскому Союзу. От перечисленных лиц зависит своевременный подбор пароходов, предоставляемых Американским правительством под советские грузы, упорядочение работы портов, ремонт советских пароходов и другие вопросы, связанные со своевременной погрузкой пароходов... Как правило, Лэнд и его заместитель м-р Дуглас, Морская комиссия встречают в штыки даже те минимальные требования на предоставление нам пароходов, которые исходят из Белого дома от Гопкинса или от Бернса [...] Пароходы ставятся под погрузку со значительным опозданием: планы постановки пароходов под погрузку меняются большое количество раз». Как можно понять, именно от этой группы американских военных чиновников во многом зависела пресловутая «проблема тоннажа», тормозившая поставки по ленд-лизу СССР.

Наиболее положительную оценку у советских представителей получила следующая группа: «Мак и другие работники Отдела снабжения Финансового департамента являются наиболее отзывчивыми и наиболее добросовестными в выполнении Ленд-лизовских поставок. Министр финансов Моргентау проявляет большой интерес к ходу поставок и состоянию дел по тем товарам и оборудованию, которые поставляются [нам] Финансовым департаментом».

И наконец, авторы документа выделили такую группу лиц, имевших повседневное взаимодействие с советской стороной, как «среднее (не генеральское и неадмиральское) звено в Военном и Военно-морского флота департаментах. Из этой категории лиц большое количество... принимает участие в Ленд-лизовских поставках Советскому Союзу... Большинство является сдержанными в разговорах, а также в выполнении наших заявок. Есть категория явно враждебно относящихся ко всякой нашей заявке. Например, полковник Пинг в Санитарном управлении, который не [...] спешит с отправкой медикаментов и хирургических инструментов, несмотря на наши неоднократные разговоры с ним по этому вопросу и явно неудовлетворительные поставки медицинских товаров до последнего времени. Имеется категория лиц, например, капитан Иванов, которые внешне во взаимоотношениях с нами проявляют чрезвычайную любезность, заявляют о своих стараниях в выполнении наших запросов, фактически же относятся к нашим поставкам весьма сдержанно и в большинстве случаев не в соответствии с декларациями и любезностью»¹¹.

Улучшению взаимоотношений, как правило, способствовали контакты полуофициальные, неофициальные, дружеские (завтраки, обеды, ужины и т. д.).

В указанном выше докладе А. И. Беляева и К. И. Лукашева А. И. Микояну от 5 декабря отмечалось, в частности, что «все без исключения работники среднего звена Военного департамента любят угощения, приглашения их к себе на завтраки, обеды и часто об этом в той или иной форме намекают нашим работникам. Что касается среднего звена работников Военно-морского флота, то в большинстве случаев они отражают косность и консервативность более высокого ранга руководителей флота». Документы ПЗК содержат целый пласт документации, отражающей содержание контактов такого рода.

Следует учесть, что многие американские военные стояли на эгоистических позициях, стремились преувеличить роль США в войне. К примеру, в своем докладе в ПЗК о ходе поставок нефтепродуктов и медикаментов 4 ноября 1942 г. сотрудник Комиссии т. Степанов ссылаясь на услышанный им спор между американскими военными: «Когда Берд в своем выступлении сказал, что Красная Армия при таком масштабе боев несет большие потери и поэтому медикаменты нужны Советскому Союзу очень срочно, полковник Пинг в реплике заявил, что наши бои на Соломоновых островах гораздо больше, чем под Сталинградом, поэтому мы должны в первую очередь позаботиться о своей армии»¹².

В начальный период сотрудничества, оказавшись в США, сотрудники ПЗК зачастую испытывали своего рода «культурный шок» из-за существенных различий в менталитете, образе жизни и представлениях советских людей и американцев. Документы Закупочной комиссии демонстрируют даже большие напряжение и трудности взаимопонимания между советскими людьми и американцами на территории США, чем на территории СССР. Ситуация усугублялась из-за незнания многими сотрудниками ПЗК английского языка.

Создание ПЗК помогло дальнейшему налаживанию повседневного практического сотрудничества между русскими и американцами. Первый председатель ПЗК генерал А. И. Беляев неоднократно пытался увещевать своих сотрудников, склонить их к поиску компромиссных решений с учетом интересов противоположной стороны. К примеру, на заседании Комиссии от 8 августа 1942 г. обсуждался вопрос о передаче функций фирмы «Мур Маккормик», которая от лица американского правительства занималась поставкой грузов для СССР в американские порты и обработкой связанных с этим документов, советской организации. Деятельность американской фирмы критиковали почти все выступавшие на заседании работники ПЗК. Генерал Беляев выразился осторожно: «Наше правительство заинтересовано в скорейшем получении грузов [...] В условиях Америки мы не можем избавиться от профашистских элементов, ибо своих людей со знанием языка у нас не хватает. Следовательно, мы все равно будем окружены американцами. Важно учесть взгляды на это американцев»¹³. В результате, как мы уже отметили выше, итоговая резолюция на документе гласила: «Вопрос отпадает, т. к. АМПРА (американское правительство. — *Примеч. авт.*) не согласна»¹⁴.

Встречи и беседы председателя ПЗК генерала А. И. Беляева с представителями военных ведомств имели большое значение для развития практического сотрудничества. Согласно записи беседы А. И. Беляева с одним из глав-

ных военачальников США, Командующим ВВС генералом Г. Арнольдом от 8 апреля 1943 г., Беляев был приглашен Арнольдом на обед, который «состоялся в офицерском клубе на военном аэродроме г. Вашингтона». По словам Беляева, «кроме меня на обеде присутствовали: заместитель министра авиации Англии Криббет, английский генерал... Фостер и два американских генерала, фамилии, которых я не знаю. Обед проходил в неофициальной обстановке, а поэтому разговор носил самый общий характер. Политические темы не затрагивались вовсе. В конце обеда генерал Арнольд предложил мне участвовать вместе с ним в его очередной инспекционной поездке по авиационным частям на территории США, которая займет не больше 2–3 дней, на что я поблагодарил генерала и дал свое согласие»¹⁵.

Деятельность ПЗК способствовала налаживанию повседневного практического сотрудничества, установлению деловых и дружеских взаимоотношений. Типичные темы неформальных бесед председатель ПЗК А. И. Беляев назвал во время встречи на ужине в отеле «Статлер» в компании заместителя начальника снабжения армии США генерала Клей и начальника Штаба ВВС генерала Стратемейера: «Беседа носила общий характер, в частности о моей поездке на Западный берег, о моих впечатлениях о стране, о последних событиях на фронтах, об охоте и т. п.»¹⁶.

Из беседы генерала А. И. Беляева с офицером для особых поручений при военном министре США Риккенбакером следовало, что «военный министр хотел бы, чтобы Риккенбакер получил возможность полета из Китая в СССР с целью лично посмотреть и выяснить как ведут себя американские самолеты в Союзе в условиях боевых действий и в чем эти самолеты нуждаются...

Я ответил, [...] что срочно пошлю доклад моему правительству и информую Риккенбакера о результатах».

В заключительной части беседы «я просил капитана рассказать о его трагическом путешествии в течение 23 суток на резиновой лодке в южной части Тихого океана, что капитан охотно сделал»¹⁷.

Заместитель председателя ПЗК контр-адмирал М. И. Акулин также регулярно встречался с американскими представителями и решал в ходе этих встреч массу практических вопросов. Запись следующей беседы между Акулиным и Военно-морским атташе капитаном Дунканом, состоявшейся в кабинете советского представителя 14 декабря 1942 г., свидетельствует о ее еще более неформальном дружеском характере и тоне, чем встречи с участием А. И. Беляева:

«Акулин: Как поживаете, капитан Дункан? Как Ваши дела?»

Дункан: Ничего, спасибо. Я был в отпуску и ездил навестить своих родных за город. Прибыл в Вашингтон неделю тому назад. Между прочим, адмирал Трейн и все мы сожалели, что Вы не были на приеме 9–10 декабря.

А.: Я также сожалею, что не мог присутствовать на обеде, т. к. в то время я был в командировке на Западном берегу. Когда Вы собираетесь в Москву?

Д.: На этой неделе. В субботу. Для нас готовят следующий самолет, который будет оборудован антифризным аппаратом. Не знаю, беседовал ли адмирал Стэндли с президентом, или еще нет, но во всяком случае вылет назначен

на субботу. Я хотел бы поблагодарить Вас, адмирал, за содействие, оказанное в деле отправки посылок во Владивосток.

А.: Я рад был оказать Вам содействие. Между прочим, есть ли еще наши посылки помимо тех, которые отправлены на п/х п/х “Сталинград” и “Дальстрой”?

Д.: Этого я еще не уточнил.

А.: Прошу Вас уточнить этот вопрос, после чего я дам дополнительные указания.

Д.: Хорошо, адмирал, я безусловно выясню это и позвоню Вам. Я бы с большим удовольствием взял от Вас посылку для Москвы.

А.: Благодарю Вас. Возможно, я воспользуюсь Вашим любезным предложением. Теперь я хотел бы продолжить нашу первую беседу о летающих лодках. Как обстоит дело с этим вопросом?

Д.: В связи с Вашим и моим отъездом, решение этого вопроса оттянулось. Я хотел бы, адмирал, вместе с Вами съездить в Авиационное управление Морского министерства и обсудить это дело там.

А.: Я согласен. Когда Вы думаете мы поедем туда?

Д.: Завтра утром. Сейчас я позвоню (*Звонит*). Встретимся у подъезда Военно-морского министерства в 11.20. Нас примут в 11.30.

А.: Хорошо, я буду завтра.

Д.: Я хотел бы сообщить Вам, адмирал, что я назначен на производство в чин контр-адмирала. Думаю, что президент сегодня — завтра утвердит этот вопрос.

А.: Очень-очень рад. Желаю Вам успехов в работе в новом звании. Считаю, что Вы уже давно заслужили это высокое звание и буду рад Вас видеть в чине вице-адмирала.

Дункан благодарит и прощается.

Беседу записал старший лейтенант М. Гусев¹⁸.

7 октября 1943 г. руководство ПЗК устроило более представительное мероприятие — обед в честь первого администратора ленд-лиза Э. Стеттиниуса. Согласно записи об обеде, подписанной К. И. Лукашевым, это мероприятие преследовало «двоякую цель: 1. Закрепить хорошо установившиеся с ним отношения во время... работы в качестве администратора ленд-лиза. 2. Ближе расположить к нам его ближайших помощников по Ленд-лизу, от которых зависит целый ряд вопросов по поставкам нам товаров».

На обед были приглашены исполняющий обязанности администратора ленд-лиза Новленберг и его заместители и помощники. Согласно документу, «генерал Уэссон приглашения не принял, ссылаясь на занятость и принятие другого приглашения». С советской стороны на обеде присутствовал тогдашний посол СССР в США А. Громыко, а также «первый секретарь посольства Базыкин и члены Закупочной комиссии».

Согласно записи, «во время обеда обменялись краткими речами Лукашев, Стеттиниус, Громыко, Новленберг и другие. К. И. Лукашев отметил помощь, которую м-р Стеттиниус оказывал Закупочной комиссии, а также хорошо установившиеся отношения с ним, как бывшим администратором ленд-лиза,

что во многих случаях позволяло непосредственно обсуждать наиболее важные вопросы со Стеттиниусом.

Стеттиниус указал на то, что для него всегда было приятным обсуждать с Комиссией любые вопросы и что он считал своей обязанностью оказывать Советскому Союзу максимальную помощь в борьбе с общим врагом — гитлеровской Германией. Выразил готовность будучи заместителем Министра иностранных дел продолжать быть нашим другом и оказывать нам всемерную помощь. Поднял тост за товарища Сталина.

В беседе со мной (К. И. Лукашевым. — *Примеч. авт.*) заявил, что двери к нему всегда открыты для руководителей нашей Комиссии и что мы в любое время можем обращаться за его помощью.

Тов. Громыко отметил, что он очень рад в его новой роли — посла Советского Союза, иметь дело с м-ром Стеттиниусом, которого он знает продолжительное время по ленд-лизу и рассчитывает на его содействие в укреплении дружественных отношений между США и Советским Союзом. Был провозглашен тост за президента Рузвельта.

М-р Новленберг выразил свое глубокое удовлетворение тем, что ему удастся ближе сталкиваться с представителями Советского Союза и что он готов оказать нам такую же помощь, которую оказывал м-р Стеттиниус.

После обеда м-р Стеттиниус спросил меня, где бы он мог достать такой икры, которую подавали во время обеда, заметив, что президент Рузвельт чрезвычайно любит нашу икру. При этом президент имел партию и достал икры не русского происхождения, которая была не очень вкусной. Я пообещал поставить на второй день м-ру Стеттиниусу 5 фунтов икры.

М-р Стеттиниус и его помощник были чрезвычайно удовлетворены обедом и компанией»¹⁹.

Многие практические вопросы решались на местах в неофициальном порядке. Приведем выдержки из протокола заседания ПЗК от 5 марта 1943 г., где слушался доклад С. А. Пискунова о состоянии заказов по авиационному отделу: «Майор Собин, которого направили в Мемфис для ускорения отправки самолетов для СССР, заметил: “пришло 25 самолетов, которые после дождя обмерзли”. Он просил американцев отправить самолеты, а они отвечают: “Пусть растает лед”. Для того, чтобы счистить лед, необходимо иметь специальные приспособления. В течение трех дней шли разговоры. В результате чего тов. Собин пригласил американцев к себе на обед, на следующий же день самолеты были отправлены».

Вывод докладчика гласил: «как видите, насколько важно личное присутствие нашего представителя, личное обращение к американским офицерам»²⁰.

В отчете Отделения Закупочной комиссии по Западному побережью США о работе за 1944 г. прямо указывалось на личные контакты как один из основных методов работы советских представителей: «В повседневной работе руководство Западного берега стремилось вести работу таким образом, чтобы потребовать больше ответственности и заботы от американских организаций и отдельных лиц. В течение лета и осени для американцев было устроено

несколько коктейл-партий, обедов, были разосланы подарки ведущим американским работникам, связанным с работой наших судов»²¹.

Одной из центральных фигур в процессе продвижения и реализации ленд-лизских операций в США являлся оперативный инженер ПЗК. Яркий срез деятельности оперативных работников ПЗК предстает перед нами в протоколах заседаний Комиссии. В качестве типичного примера рассмотрим протокол производственного совещания начальников групп и оперативных инженеров 11-го отдела ПЗК от 7 декабря 1942 г., который позволяет выделить основные направления работы, трудности и проблемы спустя полгода после начала работы ПЗК, т. е. когда удалось более или менее освоиться в новой среде и выработать определенный стиль работы. В совещании участвовали: генерал Беляев, Серов, Разин, Артемьев, Роднов, Такса, Жукова, Шутак, Табаков, Русецкий, Мельникова, Гусев, Исмаилов, Егорова, Морозов, Асеева, Высоцкий. Главным вопросом повестки дня являлось обсуждение работы оперативных инженеров 11-го отдела, главным докладчиком выступил руководитель группы разного оборудования тов. Роднов. Он затронул важнейшие для всех присутствующих вопросы о методике работы, опыте, рациональном использовании рабочего дня.

Среди особо важных, с его точки зрения, методов работы — «знакомства и связи с американскими представителями правительственных учреждений», а также «работа по использованию американской техники», способами проведения которой являлись изучение журналов, газет, беседы с представителями промышленности и посещения фирм. Эти направления являлись, как мы увидим, общими и ключевыми в оперативной деятельности ПЗК СССР в США. Особо выделялся вопрос о необходимости изучения советскими работниками английского языка²².

В ответ на конкретный вопрос тов. Табакова — «сколько заказов приходится на одного инженера», докладчик назвал цифры текущих заказов по его отделу: «Итого по группе 135 размещенных заказов, 40 утвержденных реквизициями, 6 заданий еще не утвержденных. Таким образом, заказов приходится всего 225 штук. Еще в субботу прибыло 72 наряда, за исключением того, что отгружено». По словам руководителя группы, «каждый инженер — специалист по определенной отрасли промышленности, ведет все заказы по оборудованию». И далее докладчик нарисовал собирательный образ оперативного инженера ПЗК СССР в США конца 1942 г.: «Сравним работу оперативного инженера сейчас, в условиях военного времени, с работой оперативного инженера в мирное время, в АМТОРГе: раньше оперативный инженер вел проработку поручений, давал информацию, следил за выполнением заказа и на этом его работа заканчивалась. Последующая работа велась учетным отделом, контрольным отделом, авбиклерами. Инженер-оперативник даже не занимался инспектированием оборудования».

Сейчас же, согласно вдохновенному выступлению тов. Роднова, работа оперативного инженера стала «в 10 раз труднее и больше. Оперативный инженер должен проработать поручение, отобрать фирму, подобрать технические материалы, составить реквизиции, в которые включается все,

что хотим заказать. Далее, нужно эти реквизиции протянуть через целый ряд правительственных организаций Американского правительства, и для того чтобы протянуть ту или иную реквизицию, требуется время, настойчивость и умение. Все реквизиции, как правило, должны пройти через большое количество организаций. Нужно, чтобы реквизиции были одобрены Ленд-лизом, а он дает одобрение только после того, как соберет совещание. Необходимо также, чтобы заказанное оборудование получило хороший приоритет, а для этого необходимо держать связь с «Уор Продакшен Бюро» (ВПК. — *Примеч. авт.*). Затем, оперативный инженер обязан проследить за размещением заказов, выполнением сроков поставки, держать связь с фирмами, с различными правительственными организациями и проч. Оперативный инженер должен следить за инспекцией оборудования, давать свои указания по отгрузке».

Все эти очень обширные полномочия налагали на человека огромную ответственность за прохождение процесса поставок в целом, и сбор информации по будущим заказам. Так, по словам докладчика, каждый инженер «самостоятельно держит связь с фирмами, самостоятельно ведет проработку поручений и после того, как отобрано оборудование, оперативный инженер совместно с руководителем группы решает вопрос о выборе оборудования для того, чтобы затем послать предложения в Москву, и если поступит указание — немедленно заказать данное оборудование; оперативному инженеру дается право связи с отдельными чиновниками Американского правительства, которые занимаются непосредственной проработкой наших заказов, [...] и дают одобрение [нашим] заказам»²³.

Далее руководитель группы представил персональные характеристики — в основном положительные — на оперативных инженеров группы, таких как Жукова, Такса, Русецкий, Морозов, и также дал анализ основных проблем и приоритетов в работе. В качестве недостатка в работе со стороны НКВТ Роднов отметил, в частности, что «иногда присылают спецификации, основываясь на типах машин, которые заказывались в Европе», и американские фирмы отказывались их выполнять. В таких случаях, «приходится просто подбирать фирму, которую ты сможешь уговорить... В США многие машины изготавливаются фирмами по своим меморандумам для своего личного потребления» (так было в кабельной промышленности, при изготовлении шлангов, металлической сетки и т. д.). По словам докладчика, «при получении подобных спецификаций из Москвы мы... в течение нескольких месяцев не могли найти такую фирму», например, «в течение 4-х месяцев не могли получить предложение от фирмы по производству гибких шлангов». При этом Администрация ленд-лиза отвечала на претензии работников ПЗК, что она не могла «заставить фирмы делать это оборудование, потому что это является собственностью фирм».

В других случаях советским представителям удалось «найти общий язык с фирмами»: «фирма “Дженерал Электрик” дала нам предложение на старое оборудование, которое она поставляла 30 лет тому назад. Мы поставили вопрос, что нам нужны новые машины, привлекали некоторых представителей фирмы “Дженерал Электрик”, и в настоящее время получили новые машины...»²⁴

Причины задержек с выполнением советских заказов зачастую были связаны с человеческим фактором: «даже после того, как мы передали заказы в Ленд-лиз, Военный департамент и т. д., это зависит от человека, к которому попадает тот или иной заказ, каким образом этот человек будет смотреть на дело, будет ли он дожидаться формального подтверждения или на основе тех разговоров, которые они будут вести — может заключить контракт. Такое положение приводит к затруднениям и трате времени». Кроме того, причиной затягивания сроков выполнения заказов СССР были неоднократные изменения правительством США системы приоритетов, которая рассматривалась нами в первой главе.

В целом же, по мнению руководителя группы разного оборудования Роднова, главное звено, за которое должен был ухватиться оперативный инженер, чтобы ускорить выполнение заказов — это связь с фирмами: «необходимо чаще бывать у фирм и добиваться ускорения сроков поставки. [...] На тех фирмах, на которых мы часто бываем, у нас лучшие взаимоотношения, заметно ускорение сроков поставки... Например, по кабельным машинам сократился срок поставки после моего посещения фирмы. Машины эти будут поставлены в декабре — январе»²⁵.

Особое значение в деле обеспечения качества поставок имело «инспектирование оборудования», причем, по мнению докладчика, «не просто инспекторами, которые ничего не понимают в оборудовании и инспектируют лишь для того, чтобы выписать релизы, но и оперативным составом, который должен частично отрываться на приемку оборудования с тем, чтобы в Союз пошло пригодное хорошее оборудование». Он покритиковал сложившуюся на практике систему инспекции, которая давала ряд сбоев при отправках товаров: «упаковку часто дают просто в картоне, иногда отправляются машины без всяких технических документов».

В числе системных недостатков, присущих, как это следует из целого ряда аналогичных документов, Комиссии в целом, были чрезмерная перегруженность оперативных инженеров, в том числе техническими вопросами, недостаток квалифицированных работников. Докладчик отметил, в частности, что «группа разного оборудования работает с 21 видами отраслей промышленности», при отсутствии специалистов по целому ряду отраслей»²⁶.

Как обычно, подчеркивалась «сложность правительственных организаций США», и то, что «оперативный инженер должен следить буквально за каждой точкой прохождения своих реквизиций», что ведет к задержкам в работе. Кроме того, Администрация ленд-лиза зачастую стремилась давать СССР «поддержанное оборудование», однако, по мнению Роднова, «частично такое оборудование нужно брать»²⁷.

Не менее интересна состоявшаяся далее дискуссия по докладу, отражавшая спектр мнений оперативных работников ПЗК. Товарищ Высоцкий, имевший, очевидно, длительный опыт работы в США, вспомнил, что до войны «представители фирм обивали пороги АМТОРГа, добиваясь, чтобы у них заказали то или иное оборудование. Сейчас же фирмы перегружены своими заказами».

Методы работы с американскими организациями напоминали принцип «не мытьем, так катаньем». Опытный инженер Высоцкий подчеркнул, что в Администрации ленд-лиза «нужны каналы, через которые протаскивать оборудование» и привел следующий пример работы в таком стиле: «В начале мая была создана группа оптического оборудования, которое выполняется в Америке только одной фирмой. [...] Когда из Москвы стали поступать заказы на металлографическое оборудование, американцы заявили, что дать такое оборудование не могут. Ленд-лиз отказался предоставить нам оптическое оборудование. Тогда мы устроили ланч с руководством оптической группы. В результате мы выяснили конкретных лиц, которые не хотят нам давать это оборудование. Мы устроили ланч с этими представителями, я достал несколько книг о Москве, о нашей авиации, чтобы показать, что Москва не хуже многих городов Америки, мы показали далее наши кинокартины. Результат таков — если американцы могут выполнить только 2 комплекта в месяц, то 1 комплект получаем мы, а другой — американцы. Если американцы могут изготовить 10 микроскопов, то 5 микроскопов получаем мы, а другие 5 получают американцы»²⁸.

Представители других отделов также жаловались на чрезвычайную перегруженность оперативных инженеров, разбросанность заказов по различным фирмам и нехватку времени и, конечно, огромное количество бумаг для оформления. По словам представителя «Амторга» Гусева, «50% времени ежедневно оперативные инженеры уделяют состоянию отгрузок. Кроме основной тяжелой работы нас нагружают составлением различных сводок. Только войдешь в связь с фирмой относительно заказов, как вдруг отрывают тебя на составление сводок». Гусев выступил с предложением создать специальную учетную группу²⁹, и снять лишнюю работу с оперативных инженеров.

Л. А. Разин высказался в том духе, что «мы должны работать за двоих, за троих». Он поставил всем в пример работников Комиссии Высоцкого, Роднова, Мельникову, которые «хорошо используют знакомства среди американских правительственных организаций и фирм. Успех в работе этих товарищей объясняется тем, что у них налажены взаимоотношения с американскими кругами». В итоге он предложил установить «личный контроль в Ленд-лизе и других правительственных учреждениях».

Как и почти все другие выступавшие, Разин подчеркнул необходимость изучения английского языка, рекомендовав обратить на эту задачу особое внимание персонально товарищам Гусеву, Русецкому, Табакову, Такса, Семенову.

Резюмируя итоги дискуссии, председатель Комиссии генерал А. И. Беляев подчеркнул необходимость напряженного графика работы оперативного инженера, в особенности усиления изучения языка. По словам Беляева, «тов. Артемьев прав, когда говорит, что у нас в Союзе время на работе не считают, [...] почему же мы должны быть исключением... Трудно представить когда человек покидает учреждение в 6 часов и не может заняться своим техническим образованием и особенно когда человек пробыл два года в Америке и не может говорить по-английски». По мнению председателя ПЗК, в тот период

получилось так, что «язык функция служебная и изучение языка надо поставить на первое место. Того, кто через 2 года не говорит по-английски надо отправлять домой с такой характеристикой, что работать в условиях Америки он не может»³⁰.

В заключение Беляев предложил план, включавший совокупность обязанностей, которые, по его, мнению, должен был выполнять оперативный работник ПЗК: «1) работа по размещению заказа; 2) следить за ходом выполнения уже размещенных заказов; 3) контроль за поставками; 4) доклад начальнику группы о ходе текущих дел; 5) участие в работе Комиссии (это относится и к начальнику отдела); 6) производственные совещания (текущие дела); 7) язык и самообразование»³¹.

Проблема языка оставалась одним из важнейших препятствий в общении между представителями двух стран. Американские чиновники, владевшие русским языком, которые могли относительно свободно объясняться в ходе бесед с работниками ПЗК — как, например, руководитель секции снабжения Администрации внешней экономики Хазард, который учился в Москве и говорил по-русски — были скорее исключением³². При этом, как мы видели выше, именно Хазарда руководителя ПЗК назвали главным «саботажником» удовлетворения советских заявок.

Внутри самой ПЗК, а также в условиях работы советских представителей на американских предприятиях возникали сложные коллизии во взаимоотношениях с американцами. В силу того, что многие советские работники не владели английским языком, в Комиссии работало много американских служащих. Серьезный конфликт назрел в начале 1943 г., что нашло отражение в докладе тов. Серова о взаимоотношениях американских сотрудников в Комиссии, сделанный на заведении ПЗК от 15 февраля 1943 г. В докладе были представлены материалы о: 1) сверхурочных работах американских служащих; б) о труддисциплине; в) приеме и увольнении американских служащих и о характеристиках; г) о некоторых финансовых и штатных вопросах.

По сообщению докладчика, «бюро американского месткома в составе м-ра Уилсон, м-ра Эверет, м-ра Гочфильд и мисс Гольштейн высказали жалобы со стороны членов Американской ассоциации работников Закупочной комиссии». Одной из главных претензий были повсеместно распространенные в Комиссии сверхурочные работы, причем компенсация за эти работы в виде отгула не предоставлялась. Недовольные указывали, что «в американских учреждениях строго придерживаются законоположений об оплате за сверхурочные работы». И в целом не был четко определен круг обязанностей иностранных работников. Другими причинами недовольства стали «неудовлетворительные и разноречивые мотивы увольнения американцев», а также то, что «зарплата увеличивается столь незначительно, что прибавка выглядит как оскорбление...»³³. Кроме материальных причин недовольства, выдвигались и причины морально-психологического свойства: «имеются случаи некорректного обращения с американскими служащими со стороны отдельных руководящих работников».

Вслед за заседанием месткома, 5 февраля состоялось общее собрание американских служащих, на котором был заслушан и обсужден отчет о работе месткома, в результате чего местком был переизбран, и из 11 человек нового состава осталось только два из прежнего состава. На следующий день американские служащие (Зукер, Коган, Уилсон) сообщили товарищам Кузину и Гурьянову: «1. Большинство выступавших резко критиковали старый местком за “примиренчески-мягкую политику” в отношении защиты профессиональных интересов американских служащих, работавших в Комиссии». 2. Высказывали мнение о необходимости отказаться от автономности ассоциации и присоединения ее к одному из профсоюзов. При этом м-р Уилсон предупредил, что «присоединение к профсоюзу может привести к нежелательным последствиям, в частности, в случае обострения отношений профсоюза с администрацией, профсоюз может пойти на крайние меры и выставить забастовочные пикеты»³⁴.

По мнению Серова, характерными являлись высказывания некоторых американских служащих (Бакст из отдела № 13, Рейтер из отдела № 17): «некоторые американцы преклоняются перед советскими работниками, боясь увольнения, или не получая прибавки, чем унижают достоинство американского гражданина», «американцы ничуть не хуже русских»³⁵. 13 июля 1942 г. А. И. Беляев издал приказ № 47, который предусматривал, что «в исключительных случаях оставления на сверхурочные работы могут быть только с разрешения моего или одного из моих заместителей». Однако сложилась такая ситуация, что почти все начальники отделов ПЗК, в нарушение приказа председателя Комиссии, «ввели широкую практику оставления американцев на сверхурочные работы». Разрешения на сверхурочные работы не было выдано руководством Комиссии ни одному отделу, а работы эти проводились.

По мнению докладчика, «нужно организовать работу так, чтобы... как можно больше отправить груза домой, на Родину, но эту работу нужно хорошо организовать, и по-хозяйски и помнить о престиже нашей страны. Нужно учитывать, что мы находимся за границей, что с нами работают иностранцы, которые работая без контроля, при плохой организованности будут предъявлять к нам... нежелательные требования», например, требование об «упорядочении со сверхурочными работами». При этом денег на оплату сверхурочных работ в Комиссии не было, в связи с чем Серов предложил предоставлять в качестве компенсации отгулы, но «это нужно оформлять приказом и без задержки». Требования прибавки зарплаты американцам он считал необоснованными³⁶.

Замечали американцы и зачастую недостатки организации труда своих соратников — советских работников ПЗК: «американцы высмеивают некоторых наших работников, которые очень плохо организуют свой рабочий день (днем ходят, а вечером начинают работать). Указав на «противоречивые мотивы увольнения американских служащих», докладчик привел целый ряд нетерпимых случаев «нетактичного поведения по отношению к американским сотрудникам», грубости и некорректности советских работников. Например, по его словам, «машинистка из отдела тов. Ростарчука была вынуждена уйти с работы в связи с грубым отношением к ней инженера Владимирова, который буквально вырвал из ее рук документы, последняя заплакала и ушла с работы.

О грубом обращении тов. Владимирова подтвердил тов. Химушин». В связи с этим он предложил принимать «строгие меры воздействия» ко всем, кто проявлял подобную грубость и нетерпимость. И сделал красивый, даже пафосный вывод: «Наша работа должна быть построена так, как наказывала нам наша Родина, как указывает нам наш нарком. Мы свою работу должны организовать настолько хорошо, чтобы не было ни малейшего повода у американцев предъявлять к нам претензии»³⁷.

По порядку работы в выходные дни Серов предложил, чтобы начальники отделов составляли списки с указанием того, кто и в какое время будет работать в выходные дни. Не указанные же в списках сотрудники не должны были допускаться в здание Комиссии, а американские служащие, по его мнению, вообще не должны были допускаться в здание в «воскресные дни».

В качестве альтернативы использованию американцев докладчик выдвинул задачу: «Надо всех членов семей научить работать... Мы приняли в Комиссию около 90 человек членов семей, а сократили американцев пока еще очень мало, необходимо уделить этому серьезное внимание, чтобы в ближайшее время максимально сократить штат иноподданных и повысить производительность труда наших работников»³⁸.

В дальнейшей дискуссии выступил ряд начальников отделов ПЗК, которые, в частности, отметили, что американцы получали в Комиссии более высокую зарплату, чем в американских учреждениях, но не имели ряда льгот (в виде отпусков и т. д.). Итоги обсуждения вопроса подвел генерал Беляев, который считал необходимым «категорически запретить сверхурочные работы для американских служащих», давать им отгулы и другие формы поощрения. По его словам, «грубость, допущенная отдельными сотрудниками по отношению к американским служащим, характеризует вообще всех русских в глазах американцев»³⁹.

В результате Комиссия постановила, что она «предупреждает начальников отделов о безоговорочном выполнении приказа № 47, в противном случае о нарушении этого приказа будет доводиться до сведения наркома». В постановлении указывалось, что «всякая сверхурочная работа иностранных сотрудников должна строго учитываться и своевременно компенсироваться выходными днями», поскольку в бюджете ПЗК «специальных средств на оплату сверхурочных по смете не положено». Под личную ответственность начальникам отделов предписывалось «категорически запретить всякую работу инсотрудников в стенах Комиссии в выходные и другие нерабочие дни»⁴⁰.

Большое внимание руководящие работники ПЗК уделяли расширению круга советских служащих, при снижении численности американцев. Обосновывалось это не только финансовыми причинами, но и соображениями секретности. Согласно высказыванию Разина на одном из ранних заседаний Комиссии от 26 июня 1942 г., «для упорядочения распределения документов необходимо посадить в экспедицию советского человека, т. к. ежедневно приходит секретная документация, и [...] советский человек, видя срочность распределения этих документов по оперативным отделам — будет этой работой заниматься»⁴¹.

В отчете Отдела промышленных установок о работе с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г. указывались основные системные проблемы с кадрами и сформулированы требования к НКВТ в связи с этим. Согласно заключению отдела, «Объединение должно помочь отделу кадрами как инженерными, так и обслуживающими... В отделе в данный момент около 40 человек и отдел не имеет ни одной советской машинистки. Объединение, зная объем работы, штаты, должно готовить кадры в Москве и помогать отделу укомплектовывать штаты постоянными кадрами. Взятые на месте жены сотрудников настолько часто меняются ввиду отъезда мужей в Союз, вследствие болезни детей или других домашних обстоятельств, что строить работу, опираясь на них, невозможно. Кроме того, квалификация этой категории работников обычно не соответствует требованиям работы.

Абсолютно необходимо при подборе кадров учитывать знание английского языка, без чего самый лучший инженер в условиях заграницы совершенно бесполезен. Почти все инженеры отдела — нефтяники, строители, химики и др., английского языка не знают. Это ставит вопрос о переводчиках. Найти сейчас хорошего переводчика почти невозможно, и отдел испытывает крайнюю нужду в них. Все материалы Объединения получаемые на русском языке, в то время как до войны Объединение подготавливало законченный материал в виде запросов, писем на языке страны, куда этот материал посылается. Учитывая это обстоятельство, было бы желательно получать одновременно с русским текстом перевод спецификаций на русский язык», что «поможет ускорить обработку поручений». По словам Начальника отдела промышленных установок тов. Каменского, «заявка в отдел кадров Комиссии на необходимые кадры мною подана» (в нее вошли инженеры различных специальностей, аввиклеры, машинистки, переводчики, экономисты), но для ее выполнения была необходима «помощь Объединения»⁴².

Одной из ключевых фигур являлись представители ПЗК в портах, откуда отправлялись товары по ленд-лизу в СССР. Большое значение для организации отправок имело введение должности уполномоченного ПЗК в порту. При обсуждении упоминавшегося выше отчета И. А. Еремина о работе уполномоченного ПЗК по Западному побережью за ноябрь — декабрь 1942 г. генерал Беляев подчеркнул, что резкий рост отправок в СССР с Западного побережья в течение 6 месяцев действия Второго протокола свидетельствовал о «своевременности организации аппарата уполномоченного по Западному берегу». Немалую роль сыграл и личностный фактор в виде укомплектования этого аппарата опытными специалистами. Так, согласно указанному отчету Еремина, «приемка судов происходила под руководством наших опытных капитанов и инженеров. В настоящее время этой работой руководит заместитель уполномоченного тов. Хабалов, который является опытным старым капитаном»⁴³.

Надо отметить, что работа уполномоченного по Западному побережью Еремина вызвала немало нареканий с американской стороны, личное взаимодействие давалось ему с трудом, на фоне постоянных сражений за тоннаж.

Так, 19 июля 1943 г. старший заместитель Администрации ленд-лиза, генерал-майор армии США С. М. Уэссон направил письмо Председателю ПЗК генералу Беляеву с анализом существенных недостатков в операциях по отгрузках ленд-лизовских товаров из Портленда, который, по его словам, «оказался ареной замешательства, раздора и задержек». По его мнению, трудности эти носили не технический (оснащение порта, состояние грузов и т. д.), а организационный характер. По заявлению Уэссона, «американские организации в Портленде, [...] ответственные за обработку грузов и судов, подверглись строгому обследованию, результаты которого оказались превосходными. Ответственные лица являются опытными, [...] компетентными в возложенных на них задачах. Это заявление относится не только к учреждениям правительства США, но и к частным фирмам и в особенности Вашим агентам “Мур Маккормик Лайнс”».

Генерал Уэссон стремился возложить всю ответственность за положение в Портленде на советских представителей: «Советская организация в Портленде, хотя и состоит из многих лиц с выдающимися способностями, но не функционирует эффективно. В ее состав входит много специалистов по отдельным товарам, [...] не подготовленных к транспортной работе.

Вся советская организация на Западном берегу находится под руководством г-на Еремина — инженера, обладающего всесторонними знаниями, однако с недостатком надлежащего понимания транспортных проблем». В результате американский представитель обратился с просьбой заменить Еремина «лицом, сведущим в железнодорожном и водном транспорте». При этом выдвигались следующие объяснения: «Мы уделили этому вопросу тщательное внимание и чрезвычайно сожалеем, что нам приходится занять столь твердую позицию и просить о замене одного человека; однако, все имеющиеся у нас данные указывают на это, как на основной фактор в разрешении нашей взаимной проблемы. Эта просьба излагается без какого-либо предубеждения против г-на Еремина, как личности, лишь в интересах более успешного ведения войны»⁴⁴.

На эту претензию американцев ответил в беседе с представителем Администрации ленд-лиза Хазардом от 26 июля 1943 г. заместитель председателя ПЗК К. И. Лукашев. Советская позиция была также высказана твердо и определенно: «Мне не известна обстановка на Западном берегу, однако одно несомненно, что тов. Еремин энергичный, способный работник, который проделал огромную работу на Западном берегу в отношении отгрузок. Я опасаясь, что Ленд-лиз сделал вывод о работе т. Еремина на основании односторонней информации представителей Ленд-лиза по Западному берегу; [...] может быть, эта информация была основана больше на личном недовольстве этих представителей работой тов. Еремина, чем на общих принципиальных вопросах, относящихся к организации отгрузок из Портленда»⁴⁵.

Вместе с тем сами работники Комиссии неоднократно обсуждали работу представителей отделов в портах, которая оставалась «узким местом» и подвергалась критике, как со стороны американцев, так и со стороны самих советских работников. На том же рассмотренном выше заседании по обсу-

ждению положения американцев в ПЗК (15 февраля 1943 г.) докладчик Серов подтвердил, что «некоторые начальники отделов совершенно не занимаются вопросом проверки загруженности их представителей в портах, на днях мы выезжали в Филадельфию, товарищи нам рассказывали, что они зачастую загружены... 15 дней в месяц, остальное время им делать почти нечего, и от безделья они переругались». Сами советские работники рассказывали, что «один представитель в Филадельфии... может совмещать работу: по отделам Танковому, Автотракторному, Авиационному и Артиллерии», а если возникнет необходимость «выезда специалиста, то это займет очень немного времени, в любое время можно выехать в командировку»⁴⁶.

Председатель ПЗК А. И. Беляев поддержал критику в адрес представителей в портах: «Когда был в Нью-Йорке, мне также говорили, что представителям отделов в порту делать нечего, люди испортились, в каждом случае требуют машину... Прошу каждого начальника отдела предоставить мне список их представителей, работающих в портах с подробным перечнем их обязанностей, с тем, чтобы я мог принять кардинальные меры»⁴⁷.

О конкретной практической работе в порту представителя Авиационного отдела рассказал сотрудник отдела Доронин на заседании ПЗК от 5 марта 1943 г., где слушался доклад начальника Авиаотдела С. А. Пискунова. На вопрос, что делает представитель в порту, он ответил: «Представитель отдела регистрирует часть грузов, прибывающих непосредственно в порты по нашим указаниям, минуя базы. Он регистрирует по документам, которые приходят в “Мур Маккормик”. Выявляет грузы без документов и требует их досылки, проверяет поступающие грузы из Нью-Йорка с базы № 8, которые приходят по лотам скомплектованными, в лот входят до 400 ящиков, проверяет, что это количество ящиков точно прибыло по документам.

Представитель отдела сообщает, какое количество погружено, следит за погрузкой указанного количества, смотрит за погрузкой самолетов — комплектно ли идет самолет (крылья и фюзеляжи по номерам самолетов). Проверяет он это по надписям на ящиках.

После этого, когда груз укомплектован, он составляет ведомость, в которой сообщает, что погружено на пароход и какое количество с указанием запчастей (копию дает капитанам кораблей). После этого он обязан сверить свои записи с манифестом, все ли точно занесено для нашего учета, проверяет точность записей в коносаментх “Мур Маккормика” и высылает в отдел свои замечания (что не всегда представителем отдела точно делается)»⁴⁸.

«Проталкиванием» грузов для СССР занимались и представители отделов ПЗК на предприятиях, складах, базах. Они занимались обеспечением движения грузов в порты, а также в ряде случаев инспекцией оборудования. По словам Доронина на заседании ПЗК от 5 марта 1943 г., штат Авиаотдела не менялся в течение года, а поставки самолетов за это время удвоились, и резко усилилась нехватка людей. Он особо отметил, что «нужны люди, которые должны контролировать отправку самолетов на промежуточных базах, базх перелета к отправочным пунктам». По опыту работы отдела он сделал заключение: «Практика показала: там, где нет наших представителей — самолеты

простаивают из-за пустяков долгое время. К основным пунктам мы должны прикрепить своих представителей», таких, какие уже работали «в узле Неш-виль — Мемфис и Грейт-Фолсе».

Активную работу по инспекции поступавшего оборудования проводил представитель Авиаотдела на авиабазе в Грейт-Фолс тов. Котиков, который, по словам начальника Авиаотдела С. А. Пискунова, «лично занялся устранением недостатков: то в моторах масло текло, то поломалось сидение пилота и т. д., а также доукомплектованием самолетов... К нашим самолетам мы кладем комплект запасных свечей и радиоламп. Были случаи отправки самолетов из Грейт-Фолс без свечей и радиоламп. Теперь этого нет»⁴⁹.

На вопрос членов ПЗК, какие еще важные пункты нуждались в людях, Доронин дал анализ работы советских представителей на авиационных заводах и базах. Особое значение имела работа при отправке самолетов с заводов. Советские представители занимались и контролем за выполнением заказов, и инспекцией оборудования, и сбором технической информации. По словам Доронина, «мы имеем два завода в Буффало и три завода в Калифорнии. Мы имеем 1 человека на 3 завода в Калифорнии и 1 человека на 2 завода в Буффало. Нужно иметь на каждом заводе человека.

Необходимо 6 представителей на крупнейшие заводы Америки. Они перенесут домой богатый материал». Особое внимание было уделено базе Райтфилд, которая характеризовалась работником ПЗК как «основная база, с которой во все заводы и базы идут распоряжения о поставке самолетов, запчастей, инструмента и другого оборудования по нашим заказам», а также «крупнейший научный центр, где производятся все испытания и опытные разработки самолетов». Там в тот момент работал только тов. Беляев, который не мог справиться с большим объемом работы, поэтому рекомендовалось иметь на базе трех инженеров, которые плюс ко всему занимались бы тем, что «изучали американский опыт испытания самолетов и другого оборудования, снабжали все, что отправляется в Союз, описаниями, бюллетенями, нормами и т. д.»⁵⁰.

Большую критику вызвало поведение представителя ПЗК подполковника Успенского, который был командирован в Сан-Франциско на авиационную базу, где комплектовались запчасти к самолетам, подлежащим отправке в СССР. По словам Доронина, «мы специально командировали подполковника Успенского, чтобы погрузить запчасти и другое оборудование для Фербенкса. Мы имеем на базе “Аэрокобра” Сан-Франциско (депо № 7) около 750 тонн запасных частей». Успенский же заявил, что у него не было там достаточно работы. Реакция на это заявление со стороны руководства Авиаотдела была резко отрицательная. По выражению Доронина, «надо потерять всякую совесть, человеческий вид, чтобы писать, что там нечего ему делать. Мы заставим его работать. Начальником отдела объявлен выговор тов. Успенскому за плохую работу». Вместе с тем Серов, выступая на том же заседании по вопросу кадров, критиковал позицию Авиаотдела: «из разговоров известно, что люди полностью не загружены. По заявлению Успенского мер не приняли»⁵¹. По его мнению, Авиаотдел имел 40 человек, против 30, положенных

по штату. К слову сказать, в решении ПЗК, в соответствии с указанием наркома А. И. Микояна «пересмотреть на месте состав работников», было решено «предложить тов. Пискунову еще раз пересмотреть расстановку людей с целью наиболее целесообразного их использования»⁵².

На том же заседании о своей работе доложил представитель Авиаотдела Родзевич, который подробно описал работу представителя отдела ПЗК, трудившегося в нескольких местах и направлениях, и зачастую получавшего взыскания за недостатки в работе. Из документа явствует, что объем работы не позволял детально контролировать все процессы движения грузов для СССР: «Я работаю на заводе “Райтер”: по монтажу, в офисе, по упаковке, занимался вопросом проталкивания груза на склад. Такую же работу выполняю в Грейт Филде, в “Гамильтон Стандарт К” и у “Мур Маккормика”.

У меня работает тов. Криковцев. Когда грузились одновременно 15 судов, было больше 100 самолетов, мы максимум могли охватить 6 судов. Кроме того, отдел требует различные сведения, рапорта, работа в депо, протолкнуть грузы, которые лежат по 3–4 месяца. Сейчас гораздо меньше завала ящиков.

За работу генерал написал благодарность депо и сейчас наблюдается другое отношение к нашим грузам».

Вместе с тем Родзевич был вынужден оправдываться по поводу претензии к нему генерала Беляева, что он «перепутал с уинторизацией» («озимнением», т. е. приспособлением к условиям СССР самолета «Аэрокобра». — *Примеч. авт.*). Объяснения отражали механизм повседневного сотрудничества с американцами, равно как и недостатки взаимодействия с Москвой из-за дальних расстояний и других причин: «Когда я вернулся с Аляски, совместно с тов. Дорониным поехали к полковнику Пейджу, который... показал нам документы научно-испытательного института, которые были составлены на основе опытных перелетов и экспериментальной работы, проведенной год тому назад в Фербенксе. Полковник Пейдж показал список, состоящий из 34 наименований, и объяснил нам, что означает каждый пункт. Я перевел этот список на русский язык. Нами было написано письмо о том, что мы согласны с тем, что дают нам американцы. Упомянутый список утвержден Арнольдом, не подлежит оглашению, но для того, чтобы уточнить вопросы... я приехал в Дейтон, где состоялась конференция, на которой присутствовало 20 человек: инженеров, офицеров-американцев. Мы начали детально обсуждать каждый пункт. Что касается резиновых мешков на кобре: ко мне подошли 8 человек из истребительной группы и заявили, что это дело уже проверено ими и дало хорошие результаты... Настаивали, чтобы этот пункт был проведен ими. Эти резиновые мешки были пущены в серию, но здесь нами была допущена ошибка. Этот список был послан тов. Киселеву, также был послан в Москву с объяснениями. Я написал свое заключение о том, что я от некоторых пунктов отказываюсь, считаю их лишними. Но... в Москву этот список попал только неделю тому назад». В результате сложилась ситуация, что «якобы тов. Родзевич оказался неграмотным, несерьезным... Почему тов. Киселев 2 месяца молчал, не отвечал нам свои соображения? Я же эту работу кончил и уехал в Портленд, Сизтл, Такому»⁵³.

Одним из крупнейших отделений ПЗК на территории США являлась авиабаза в Фербенксе, где совместно работали по подготовке и отправке самолетов в СССР по трассе Алсиб американские и советские представители. Личные контакты и взаимодействие играли в этом районе важнейшую роль, что неоднократно подчеркивалась в переписке между официальными лицами обеих стран. Так, в письме на имя генерала Арнольда от 7 октября 1942 г. (официальная дата начала функционирования трассы) председатель ПЗК генерал Беляев, в частности, писал: «Я получил от представителей Воздушных сил Красной Армии, сейчас находящихся в Фербенксе, Аляска, полковника Мазурук и полковника Мачина отчет о состоянии операции по отправке самолетов из Аляски в Восточную Сибирь. Вышеупомянутые сообщают, что им оказывают ценную помощь в этом деле следующие офицеры американских ВВС:

Полковник Харт — командующий офицер в Ладд-Филд

Майор Р. Ф. Китгинмен — командующий воздушным транспортом, Отдел переправок

Старший лейтенант Н. С. Де Толли — летчик-испытатель

Старший лейтенант Е. Д. Гувер — представитель ООН в Райт-Филд, Дейтон, Огайо

Капитан Е. М. Глэнди — Главный инженер 384 А.В. Штаба

Майор Манин — командующий Воздушным флотом в Номе.

Я прошу Вас передать этим офицерам нашу самую искреннюю благодарность»⁵⁴.

Личные контакты между советскими и американскими представителями выходили далеко за рамки бесед и встреч по отдельным вопросам сотрудничества и поднимались до уровня сотрудничества между целыми профессиональными сообществами, и между народами-союзниками в войне против общего врага. Вот как увидел одно из таких мероприятий участвовавший в нем советский инженер Н. Мельников. В докладной записке на имя председателя ПЗК генерала Л. Г. Руденко от 15 февраля 1944 г. он сообщал: «по приглашению полковника Феймонвилла я присутствовал на ужине в клубе армии и флота, где также принимали участие: м-р Вильям Батт, полковник Дэйвис и наши товарищи, как Вам известно: Еремин, Ростарчук, Андриенко и Лебедев». Задача собрания оказалась выходящей за рамки обычной повседневной работы: «Во время ужина помимо общих разговоров, полковником Дэйвисом был поставлен вопрос о возможности сближения между инженерами СССР и инженерами США. Впоследствии выяснилось, что этому вопросу и был посвящен ужин.

Полковник Дэйвис является активным членом правления ассоциации механиков, где активно участвует Батт. Дэйвис заявил, что он ясно понимает, что сближение через политические и дипломатические каналы встречает много трудностей. Он считает, что сближение между инженерами, отвлекаясь от политических и экономических выгод, могло бы принести большие и хорошие плоды. Он хотел бы, чтобы научные инженерные мысли преобладали над политическими и экономическими выгодами. На вопрос, что полковник хотел

бы от нас, он ответил, что было бы желательно получить известных советских инженеров-ученых в качестве докладчиков на съезде инженеров в США, примерно в декабре 1944 года.

Наоборот, из США они могли бы послать инженерную комиссию в СССР с целью ознакомления с работами советских ученых и оказания им помощи»⁵⁵.

Это предложение было поддержано м-ром Баттом, который заявил, что «группа инженеров друзей СССР в США хотела бы начать самые дружеские отношения с СССР, и... он сам являлся активным членом этой группы». Полковник Дэйвис раздал участникам встречи «материалы последних докладов ассоциации механиков и обещал прислать тематику вопросов», по которым американцы просили выступить советских инженеров. В частности, он сам хотел бы услышать «доклад о паро- и гидросиловом хозяйстве СССР».

В заключение документа его автор Мельников специально отметил, что «ужин проходил в непринужденной обстановке и продолжался примерно с 7:30 до 12 ч. вечера»⁵⁶ — по американским стандартам, срок весьма продолжительный.

Встреча, организованная Феймонвиллом, была освещена и проанализирована с более широкой перспективы налаживания деловых и личных контактов между СССР и США, присутствовавшим на ней заместителем председателя ПЗК И. А. Ереминым. С его точки зрения, тема сближения между инженерами двух стран была своего рода предлогом для общего откровенного разговора об отношениях между странами: «эта встреча была устроена под видом того, что, мол, ряд американских инженеров хотели бы обменяться в непринужденной обстановке о том, как лучше найти пути сближения с русскими инженерами».

До начала обеда разговор носил чисто случайный характер. Батт и другие рассказали несколько анекдотов и тем дело кончилось».

Но далее, во время обеда, как писал Еремин, «с моей точки зрения, Баттом были затронуты весьма интересные вопросы: 1. По вопросу конвоя на март, м-р Батт сказал, что если бы маршал Сталин обратился с просьбой к президенту Рузвельту, то, несомненно, конвой был бы дан; 2. Если мы в чем-либо нуждаемся непосредственно для нашего фронта, то... было бы очень хорошо, если бы кто-либо из больших людей Вашей страны поставил бы перед Гарриманом этот вопрос, скажем, добавил м-р Батт, Микоян».

Из высказываний Батта Еремин вынес мнение, что этот влиятельный американец, «высказывая ряд мыслей по вопросу наших взаимоотношений, дал намек нам, что было бы очень желательно для президента Рузвельта, если бы маршал Сталин время от времени непосредственно обращался лично к президенту с той или иной просьбой». Батт обосновывал это следующим образом: «Президент очень хочет помочь нашей стране и особенно фронту, но учитывая общую обстановку в Америке, ему нужно иметь... подобного рода обращения, от самого маршала».

Еремин писал, что он не мог сам задать Батту вопрос о том, откуда у него могли появиться такие мысли, но американец угадал его немой вопрос и пояснил: «Конечно, Вы не подумайте, что я говорю после разговора с президентом, это просто мои личные наблюдения и соображения».

Далее он высказал ряд соображений о практическом сотрудничестве русских и американцев и более общих перспективах создания контактов между инженерами обеих стран. Во-первых, Батт посоветовал советским представителям: «когда мы обращаемся в Президентский комитет или в Военно-промышленный комитет с той или иной просьбой, мы должны более конкретно указывать для наших целей нам это нужно», поскольку, с его точки зрения, «Американское правительство не сможет отказать», если «мы просим материалы и оборудование непосредственно необходимое фронту».

Что касалось «развития взаимопонимания двух великих стран... было бы очень желательно, чтобы инженеры Америки (в частности, инженеры-механики) в обществе, в котором он состоит, и в котором он был 55-м по счету президентом этого общества — нашли пути взаимной информации и обмена мыслями. Это дало бы возможность лучше понять друг друга». В связи с этим Батт спросил, много ли наших инженеров в Комиссии состоят в инженерных обществах Америки. Еремин ответил, что «часть инженеров нашей Комиссии уже давно состоит в американских обществах и установили деловой контакт в техническом отношении»⁵⁷.

Дальнейшее обсуждение носило все более неформально-дружеский характер: «После обеда, за чашкой кофе, эта мысль была представлена в конкретной форме. Ответственный секретарь Общества м-р Дейвис, который в настоящее время в чине полковника Американской армии, держал [...] небольшую речь, в которой заявил, что он очень хотел бы сказать, что на предстоящем конгрессе или... конференции, русские инженеры сделали бы ряд докладов на темы, которые они сами пожелают».

С общей системной речью в этой неформальной обстановке выступил Батт. Он начал с мысли о том, что «Америка и Россия являются двумя великими странами, только эти две страны смогут устроить послевоенную Европу, по его мнению, сейчас стоят следующие задачи: 1) выиграть войну, 2) выиграть мир, как он говорит; 3) помочь России восстанавливать разрушенное хозяйство». Более того, он «настойчиво подчеркивал, что противоречий между Россией и Америкой нет и начал перечислять: Америка крупная индустриальная держава, Россия также. Вы нуждаетесь... в нашей промышленности, мы почти ни в чем не заинтересованы, что можно было бы получить от вас, за исключением, может быть, некоторых видов сырья. Поэтому, продолжал м-р Батт, Вы больше заинтересованы в нас, чем мы в Вас». И продолжая цепь рассуждений, добрался до тезиса о том, что все же «нет взаимного глубокого понимания между американским народом и русским народом. Мы не знаем, [...] что делается в России в техническом отношении», и в связи с этим «было бы очень полезно, если бы был установлен деловой контакт через инженерные общества». По мнению американского чиновника, «американские инженеры не являются политиками, они любят только свою технику и поэтому скорее поймут Вас, а русские инженеры поймут американцев»⁵⁸.

Генерал Руденко держал ответную речь, в которой выдвинул ряд системных идей и предложений: «1) Он согласен с м-ром Баттом, что Америка и Россия являются великими странами, и что взаимное понимание, несомненно,

принесет огромную пользу, как во время войны, так и после войны; 2) для того, чтобы найти более тесный контакт в деловых взаимоотношениях с американскими обществами, он в принципе приветствует, но он хотел бы, чтобы это было поставлено на более конкретную основу и попросил м-ра Батта сказать, какими темами они особенно интересуются, чтобы русские инженеры могли сделать доклады на конференциях американских инженеров; 3) как смотрит Батт на то, что если бы Военно-промышленный комитет пригласил группу русских инженеров и ознакомил бы с развитием и достижениями в технике за последнее время»⁵⁹.

«Еще один путь установить деловой контакт с американскими инженерами», по предложению председателя ПЗК, — это путь «через журнал “Американская техника”, который издается “Амторгом”». Журнал, по его выражению, «читается многими русскими инженерами», так что «выдающиеся американские инженеры могут присылать статьи в этот журнал».

На вопрос о приглашении группы советских инженеров Батт ответил довольно уклончиво, отметив, что «посещение заводов связано с большими формальностями», а о журнале «Американская техника» он даже не слышал и просил прислать ему копию этого журнала для ознакомления.

Характеризуя особенности этой встречи, Еремин отметил, что Батт неоднократно подчеркивал, что «он является другом Советского Союза, [...] присутствующий здесь полковник Феймонвилл, как всем известно, давнишний друг Советского Союза, поэтому подобная встреча носит неформальный характер и помогает лучше понимать друг друга... Тот факт, что Батт, Феймонвилл и Дейвис почти весь вечер имели в виду только одну тему — о необходимости лучшего взаимного понимания, является для данного вечера весьма характерным»⁶⁰.

Американские бизнесмены также выражали свою заинтересованность в развитии отношений с СССР. К примеру, проблемы и перспективы делового сотрудничества между СССР и США обсуждались на весьма представительной встрече 7 июня 1944 г. «во время ланча (так в документе. — *Примеч. авт.*) устроенного в гостинице “Карлтон” президентом фирмы “Блоу-Нокс” и председателем Союза американских машиностроителей м-ром Уизроу. В представлении записи беседы, направленной на имя лично наркома внешней торговли СССР А. И. Микояна председателем ПЗК Л. Г. Руденко, «на ланче присутствовали от американских организаций: председатель Военно-промышленного комитета м-р Дональд Нельсон, м-р Уизроу, представитель фирмы “Блоу-Нокс” и Лусс Фаундри м-р Швир, представитель фирмы “Копер” м-р Генри и работник Военно-промышленного комитета м-р Эвери; от Закупочной комиссии — я и тов. Еремин И. А.»⁶¹.

Согласно записи беседы, подписанной И. А. Ереминым, «м-р Уизроу, во время беседы за ланчем сказал, что он имел целью встретиться с генералом Руденко и тов. Ереминым для того, чтобы ближе познакомиться и узнать, чем фирма может помочь Советскому Союзу в поставках необходимого оборудования». Выступление Д. Нельсона носило во многом лично окрашенный характер, навеянный

впечатлением его визита в СССР в октябре 1943 г.: «Во время лянча, м-р Нельсон рассказал присутствующим о его поездке в Советский Союз. Особенно он отмечал дружескую обстановку, которую он встретил во время его поездки... Особенно он отметил встречу с тов. Микояном. Он заявил, что он еще не встречал более интеллигентного и знающего человека ведущего такую огромную работу, который бы так хорошо разбирался в международных вопросах.

Тут же он перебил вопрос, заданный м-ром Уизроу о наших взаимоотношениях с Японией, сказав, что во время его беседы с тов. Микояном он не задавал такого вопроса, но что тов. Микоян на закрытом просмотре показал картину о конфликте с Японией и об отношении японцев к русским. Тут же м-р Нельсон добавил: «нельзя спрашивать русских по этому вопросу, нельзя быть невежливым. Они имеют официальное соглашение с Японией и это мы должны учитывать»⁶².

Далее Нельсон высказался о перспективах сотрудничества, отметив, что «Америка и Советский Союз имеют все возможности укрепления дальнейших деловых взаимоотношений, т. к. обе страны заинтересованы в возможном укреплении деловых связей», и добавил, что «в мире нет такой силы, которая взяла бы на себя командование Европой или миром, поэтому надо найти практические выводы к взаимному пониманию вещей».

В ходе дальнейшей беседы о возможностях дополнительных заказов фирмы «Блоу-Нокс» генерал Руденко заявил м-ру Уизроу, что «он готов рассмотреть любые конкретные предложения, которые фирма может представить Комиссии на приемлемых условиях» (по срокам и ценам), а президент фирмы м-р Уизроу «обещал в течение этой недели представить свои соображения по вопросу о том, что фирма может конкретно предложить», и подчеркнул желание «иметь более близкие деловые отношения» с СССР. Генерал Руденко ответил, что он «готов найти общее понимание, но “без посредников”, имея в виду, что фирма иногда посылает для переговоров второстепенных лиц. Президент фирмы... обещал лично встретиться по вопросу о будущих отношениях»⁶³.

В ходе беседы с американской стороны неоднократно подчеркивалось, что «фирма особенно заинтересована в получении наших заказов по металлургическому и горному оборудованию». При этом Еремин заметил, что предлагавшиеся фирмой цены «значительно завышены против нормальных цен» и предложил американцам пересмотреть их предложения. М-р Уизроу особо подчеркнул то обстоятельство, что он являлся «личным другом м-ра Гарримана и м-ра Стеттиниуса», и советские представители «в скобках» заметили, что «нам известно, что по прибытии м-ра Гарримана и м-ра Стеттиниуса из Англии — фирма имела частное письмо от них, в котором излагалось, что Советскому Союзу предполагается дать кредит»⁶⁴.

Выводы по итогам этой встречи были сделаны И. А. Ереминым следующие: «1. Представители фирмы “Блоу-Нокс” во время лянча стремились выяснить наши перспективы в размещении заказов на будущее.

2. Видимо, фирма желала установить более близкий контакт с генералом Руденко.

3. При приглашении на этот ланч председателя Военно-промышленного комитета м-ра Нельсона подчеркивалось, что фирма имеет тесную связь с Военно-промышленным комитетом.

4. М-р Нельсон незадолго до окончания ланча был “вызван по телефону в Белый дом”. Этим фактически была “предоставлена” возможность нам дополнительно переговорить о наших взаимоотношениях.

5. М-р Нельсон [...] неоднократно подчеркивал его дружеское отношение к Советскому Союзу и особенно подчеркивал искренность русского народа по отношению к Америке, и выводом из всех его рассуждений является осуждение позиции председателя Торговой палаты Джонсона за его речь (с противопоставлением “капиталистической” Америки Советскому Союзу. — *Примеч. авт.*), произнесенную на завтраке устроенном тов. Микояном.

6. Результатом этой беседы мы ожидаем конкретных предложений от фирмы “Блоу-Нокс” о том, что она может сделать как в текущий момент, так и на будущее.

После получения конкретных предложений фирмы — доложим Вам дополнительно»⁶⁵.

Периодически американской стороной устраивались пропагандистские акции с участием советской стороны, с приглашением представителей средств массовой информации. Так, 7 января 1944 г. фирма «Болдвин» пригласила в Филадельфию на церемонию выпуска первого паровоза «Декапот» ряд представителей двух стран, занимавшихся поставками по ленд-лизу в СССР. От американской стороны присутствовали заместители председателя ВПК м-р Батт и м-р Круг, генерал-майор Янд, начальник Экспортной секции Стального отдела ВПК м-р Шукер; от советской стороны: «генерал-лейтенант Руденко Л. Г., заместитель наркома внешней торговли тов. Сергеев В. А., Еремин И. А., Иванников, Иванов, профессор Николаев, начальник Танкового отдела [ПЗК] Пульников, начальник Артиллерийского отдела тов. Молчанов». Согласно актовой записке, составленной работниками ПЗК, «на выпуске первого паровоза ВПК был представлен руководящим составом Военно-промышленного комитета. Следовательно, вопрос был не только в выпуске паровоза, но... м-р Батт хотел этим показать, какое значение придается фирме “Болдвин”. Нам известно, что президент фирмы м-р Келли является личным другом Нельсона и близко знаком с м-ром Баттом»⁶⁶.

Результаты поездки советской делегации были представлены следующим образом: «1. По приезде в Филадельфию фирмой был устроен ланч; 2. Перед ланчем в комнате имелось много корреспондентов газет, которые получали интервью только от Батта; 3. Во время пробного пробега паровоза “Декапот” присутствовал весь вышеуказанный состав полностью, руководство фирмы, включая начальников цехов и мастеров; 4. При испытании паровоза нами с участием Батта и других были осмотрены следующие цеха: паровозный, дизельный, прессовой, после чего Батт и все представители ВПК вылетели в Вашингтон самолетом». Советские же представители продолжали осматривать цеха: танковый, тендерный.

В результате осмотра выяснилось следующее: производство танков у фирмы «Болдвин» резко сократилось и огромный цех — фактически пустой. Собирают старые заделы танков и с марта, по заявлению президента фирмы, «производство танков прекращается». Цех по производству орудий также прекратил производство. Президент фирмы Келли заявил также, что фирма очень заинтересована «в получении советских заказов на дизели».

По сообщению работников ПЗК, «вечером фирма “Болдвин” во главе с президентом фирмы и руководящим составом дала в честь нас обед. Во время беседы за обедом президент фирмы м-р Келли заявил: Военно-промышленный комитет сейчас рассматривает программу по паровозам на 1945 год, в которой предусматривается включение строительства паровозов для Советского Союза»⁶⁷.

К документу прилагалась вырезка из советской газеты под названием «“Болдвин Локомотив” строит паровозы для СССР», которая позволяет взглянуть на событие с советской стороны. Заметка гласила: «Бостон, Пенн. 11 представителей Советского правительства, вице-президент Управления по военному производству Вильям Батт и бригадный генерал С. Дэвис присутствовали 7 января на церемонии приемки (справлявшейся по примеру спуска судна на воду) первого из 800 паровозов, которые будут построены для Советского Союза заводом “Болдвин Локомотив”».

Крикнув “Да здравствует Победа!” генерал Л. Г. Руденко разбил бутылку с шампанским о “борт” локомотива, совершившего несколько пробных пробегов.

Среди советских представителей были: Василий Сергеев, заместитель народного комиссара внешней торговли; полковник Г. В. Шибанов и профессор И. И. Николаев.

Принятый паровоз являлся модернизированной машиной старого типа десятиколесного локомотива, строившегося заводом Болдвин для русских железных дорог во время Первой мировой войны»⁶⁸.

Контакты с американскими фирмами, работавшими по советским заказам, расширялись, вплоть до посылки американских миссий в СССР для проверки качества американских поставок. Обсуждение этих вопросов зачастую проходило в неформальной, дружеской обстановке. Согласно записи беседы председателя ПЗК генерала А. И. Беляева с командующим ВВС армии США генералом Г. Арнольдом от 8 апреля 1943 г., в числе прочих вопросов «генерал Арнольд сказал, что ему известно о поездке на фронт Советского Союза группы инженеров-самолетостроителей фирмы “Белл Компани” — верно ли это? — спросил генерал Арнольд, и когда я подтвердил, что это ... так, генерал Арнольд спросил разрешения включить в число этой группы инженеров одного инженера ВВС, на что я попросил сообщить фамилию этого инженера и обещал запросить согласия моего правительства»⁶⁹.

Более подробно история организации миссии от завода «Белл» в СССР обсуждалась на переговорах начальника Авиаотдела ПЗК С. А. Пискунова с представителем фирмы «Белл Эркафт» м-ром Ниили (Mr. Neely) от 8 июня 1943 г. Предполагалось путешествие летом группой в составе четырех человек.

М-р Ниили проинформировал Пискунова о том, что «фирма “Белл” снеслась через консульство в Вашингтоне с тов. Сталиным с предложением посетить линии фронта в связи с исправлениями “Аэрокобры”... Разрешение из Москвы на сей счет получено консульством в Вашингтоне. Им также выданы анкеты с разными вопросами... Визы будут им выданы американскими властями по выяснении ими точного места назначения, времени выезда и деталей».

В связи с этим представитель фирмы партнера СССР просил полковника Пискунова указать место для полета и цель. Начальник Авиаотдела ПЗК выступил с рядом предложений. Главное — что американцы должны были лететь на главную авиабазу — Фербенкс «армейским воздушным транспортом, а оттуда наши представители переотправят (так в документе. — *Примеч. авт.*) их на наших самолетах в Союз». Другое предложение заключалось в том, чтобы «разделить группу на две с тем, чтобы одна часть направилась в Базру, т. к. там имеются “Кобры”; кроме того, желательна их инспекция самолетов и запчастей с присутствием коррозии»⁷⁰.

С первым предложением американец согласился, однако просил «не разделять группы из 4-х ввиду того, что один из них, м-р Л. В. Роджерс, ассистент м-ра Бэлл, является руководителем и несет ответственность за всех».

Далее Пискунов предложил, чтобы при получении визы американские инженеры «просили... власти не указывать точные места назначения, ввиду того, что он заинтересован, чтобы они посетили Фербенкс — на пути в Советский Союз, или же на обратном пути из Союза в США». С этим м-р Ниили согласился и поинтересовался далее, «к кому следует обратиться по приезду в Базру». Советский представитель попросил собеседника известить его о времени и месте выезда миссии, обещая «известить наших представителей в Базре об их приезде и задании. Они же... направят их к месту назначения». В заключение м-р Ниили просил полковника Пискунова «выдать м-ру Роджерс, руководителю их группы, на руки удостоверение о возложенном на него Авиационным отделом задании». Пискунов отвечал согласием и спросил, когда он может видеть м-ра Роджерс для переговоров. Представитель фирмы «Белл» сообщил, что он «назначил свидание между полковником Пискуновым и их представителем на среду, 9 июня, в 11 ч. утра»⁷¹.

Одним из важных направлений деятельности советских представителей в США была приемка торговых судов, передававшихся СССР. Отчет группы по приемке судов на Западном побережье США ПЗК СССР был разработан по указанию нового заместителя председателя ПЗК, работавшего в этой должности с декабря 1943 г. контр-адмирала А. А. Якимова и направлен заместителю наркома внешней торговли А. Д. Крутикову 12 декабря 1943 г. Документ отражал «состояние приемки коммерческих судов за период февраль 1943 — октябрь 1944 г.» и содержал также данные о судах, принятых с июля 1942 г., «т. е. с момента начала передачи нам судов американцами, а также данные о судах, возвращенных нами в 1944 году». По каждому из принятых и сданных судов составлялись подробные технические отчеты, которые по мере поступления от группы направлялись в Наркомвнешторг.

Приемка судов на Западном побережье от Администрации военного судостроения США началась еще в июле 1942 г. и производилась комиссиями, назначившимися уполномоченным ПЗК по Западному побережью. Динамика персонального состава советской «приемки» выглядела следующим образом. С января 1943 г. приказом председателя ПЗК была создана Комиссия для приемки судов типа «Либерти» в составе: капитана А. П. Яскевича, капитана П. П. Стофферта, инженера Ю. А. Македона и инженера Б. Я. Гнесина. После приемки первого судна 28 января 1944 г. капитан А. П. Яскевич из состава Комиссии выбыл, и приемка следующих пяти судов «Либерти» производилась оставшимися тремя членами Комиссии под председательством капитана П. П. Стофферта. Затем в начале марта 1943 г. Стофферт был назначен капитаном парохода «Декабрист». Инженер Ю. А. Македон в связи с отъездом в Союз выбыл из состава Комиссии, и приемка судов была поручена инженеру Б. Я. Гнесину⁷².

В середине мая 1942 г. возникла необходимость приемки судов в Портленде и в Сан-Франциско, в связи с чем был поставлен вопрос о командировании из Вашингтона инженера Неганова В. И. В конце июня Отдел морских заказов ПЗК командировал в Портленд инженера Неганова, который был затем оставлен для работы на Западном побережье. К работе Комиссии привлекались также моряки: Э. В. Калинину было поручено составление «альбома эксплуатационных данных судов СССР», с 23 июня в состав Комиссии включен инженер Королев Н. В.

Наконец, приказом от 8 октября 1943 г. инженеры Б. Я. Гнесин и В. И. Неганов были назначены уполномоченными Отдела морских заказов по приемке судов на Западном побережье. Приказом от 19 ноября инженер Гнесин был назначен старшим инженером по приемке судов.

Связь группы с Отделом морских заказов в Вашингтоне сводилась только к «отсылке ему отчетов о приемке и сдаче судов для дальнейшего их направления в Москву». Исключение составил случай с приемкой ледокола «Северный ветер», которая велась специальной группой под руководством и при помощи Отдела⁷³. Суда обычно принимались одним приемщиком, однако для приемки ледокола была создана группа в составе: Б. Я. Гнесин (руководитель), Б. Н. Осипов, П. И. Егоров, К. П. Артеменко, А. С. Колесниченко. Кроме того, комиссия в составе П. П. Стофферта, Ю. А. Македона и Б. Я. Гнесина приняла 6 судов.

Процесс приемки строился примерно следующим образом: «приемка судов происходила в чрезвычайно короткие сроки — обычно 4–6 дней. За это время необходимо произвести осмотр и испытание механизмов и устройств, произвести инвентаризацию имущества», а также помочь команде освоить установку. На новых судах, которые принимались прямо с заводов, как указано в отчете, «эта работа упрощается тем, что испытания ведутся по стандартной программе под наблюдением морской комиссии США. Для приемки последних судов типа «Либерти» уже были подготовлены кадры механиков и кочегаров».

Вместе с тем при приемке «турбо-электрических танкеров» советским приемщиком «встретились серьезные затруднения в связи с новизной паровой и электрической установки... На приемку первого танкера «Таганрог» были командированы отделом морских заказов по несколько дней инженеры В. В. Смирнов (турбинист)

и П. И. Егоров (электрик). На следующих трех приемках... была организована таким образом, что механики начинали посещение завода за 12 дней до передачи судна»⁷⁴.

Кроме того, в помощь советским приемщикам «в качестве инструкторов были привлечены два американских механика, которые участвовали в приемке и находились на судах в течение первого (прибрежного) рейса». Однако здесь снова возник «языковой барьер», поскольку незнание советской командой английского языка не давало возможности «использовать полностью этих механиков и те многочисленные инструкции, которые передаются на суда».

Приемка же старых судов была связана с другими проблемами, поскольку требовалось «длительное время на их освоение, выявление технического состояния корпуса, механизмов, котлов и устройств». Один приемщик, будучи очень загруженным работой «по организационному оформлению приемки, с трудом может обеспечить инструктаж, тем более что большая часть команды обычно появляется на судне лишь в момент передачи, т. е. когда надо уже вступать на вахту». В связи с этим, по согласованию с уполномоченным, по Западному берегу на передаваемых старых судах оставлялись на несколько дней офицеры американских команд до инструктажа наших команд. Оплата их производилась за счет Комиссии».

В отчете особо отмечались достоинства и недостатки судов «Либерти», которые составили львиную долю передававшихся СССР американских торговых судов. По оценке советских специалистов, «эти суда с точки зрения грузоподъемности, грузовых средств, хода и прочих оказались весьма подходящими для перевозки грузов с Западного берега в Дальневосточные порты. С их помощью была переброшена большая часть грузов, включая и такие габаритные и тяжеловесные грузы, как паровозы и силовые поезда»⁷⁵.

Вместе с тем на судах этого типа обнаружили дефекты. Работники группы по приемке судов отмечали, что на многих судах типа «Либерти» в ходе их использования в 1943 г. «было заметно появление трещин в сварных швах вскоре после их приемки... осенью 1943 г. Группой по собственной инициативе было произведено обследование 10 судов, [...] определившее характерные признаки повреждений». Было, в частности, констатировано, что «в январе 1944 г. п/х «Валерий Чкалов» переломился на две части, 7 других судов получили опасные повреждения с разрушением основных продольных связей, и почти на всех других судах появились в большом количестве трещины». Согласно заключению группы, «для плавания в северных широтах в зимнее время суда типа «Либерти» требовали подкреплений». В январе 1944 г. группа рассмотрела вопрос о подкреплении этих судов, и при участии командированного из Вашингтона капитана 1-го ранга В. И. Паршина, выработала свои предложения и расчеты. Однако «вопрос не был решен в окончательном виде»⁷⁶.

Согласно общему выводу группы, дефекты сварки на судах типа «Либерти» требовали постоянного ремонта, особенно в зимнее время. Также нуждались в ремонте старые танкеры (в течение Третьего протокола СССР было передано 10 танкеров возраста от 1 года до 27 лет)⁷⁷. Согласно отчету, группа провела работу по «установке ледовых подкреплений на 28 сухогрузных судах и 3 танкерах типа «Либерти»»⁷⁸.

В конце марта 1944 г. группа получила указание контр-адмирала М. И. Акулина «приступить к сдаче целого ряда судов». Работа по сдаче судов «велась в том же порядке, как и приемка с составлением аналогичных отчетов». Кроме того, в отчете выделялся еще один аспект деятельности группы: «при содействии портовых инженеров, привлекавшихся к сдаче судов, были приняты меры к получению сведений о затратах на ремонт за время эксплуатации судов под советским флагом, а также затрат на приобретение запчастей и деталей».

Ряд судов после совершения рейсов в СССР и обратно возвращались Администрации военного судоходства США, в этом процессе также принимала участие группа Закупочной комиссии. Всего за период действия Третьего протокола было возвращено 16 судов; согласно приведенным спискам, к числу судов, подлежащих возвращению Администрации военного судоходства после прихода на Западное побережье США, были танкеры «Москва», «В. Куйбышев», сухогруз «Брянск»⁷⁹.

В заключение отчета о работе группы по приемке судов, составленного инженерами Б. Я. Гнесиным и В. И. Негановым 17 октября 1944 г., подводились основные итоги работы, выдвигались предложения и намечались перспективы. В целом было подчеркнуто, что «решение о создании Группы себя оправдало. Инженеры Группы накапливали опыт, улучшили организацию приемки, помощь командам судов в освоении оборудования». Важным аспектом деятельности группы было то, что «связь с вновь принятыми судами, после ввода их в эксплуатацию, не прекращалась. Периодические посещения судов по приходе их в порты Западного побережья и беседы с Администрацией дали возможность учитывать и передавать опыт эксплуатации новых для наших механиков механизмов судов типа “Либерти” и турбо-электрических танкеров».

Кроме того, «периодическое наблюдение за состоянием корпусов судов типа “Либерти” дало возможность подготовиться к быстрому решению вопроса о возможности погрузки паровозов и силовых поездов на эти суда» и разработать «подкрепления для усиления продольной прочности»⁸⁰.

Работа группы ознаменовалась введением организационных новшеств. Так, «по мере приемки одинаковых и однотипных судов (танкеры) удалось выработать типовые ведомости на техническое снабжение вновь принимаемых судов, что значительно облегчило работу органов снабжения».

Кроме того, «благодаря введению практики составления отчетов по каждому принимаемому и сдаваемому судну, как капитаны, так и Дальневосточное Госморепароходство получали материалы для определения технических характеристик судна». Работа группы по приемке судов дала возможность «ознакомиться в общих чертах с организацией постройки судов на 6 крупных заводах Западного побережья. Находясь постоянно на Западном берегу инженеры Группы... привлекались к решению ряда крупных технических вопросов, как перевозка паровозов, силовых поездов и т. д.». Они занимались также сбором технических материалов, и составили «Альбом эксплуатации данных судов СССР», который включил 133 судна, было вычерчено 56 таблиц с подробными характеристиками судов, передававшихся из США в СССР⁸¹.

В качестве недостатков в работе группы, помимо общего положения об «отсутствии необходимого штата квалифицированных работников», выдвигалось и «отсутствие единого руководства», когда выбор судов и переговоры о сдаче (получении) определенных единиц велись Транспортным отделом, а техническая приемка и подготовка судна к сдаче в эксплуатацию производилась приемщиками, подчинявшимися Отделу морских заказов и уполномоченному по Западному побережью. Руководители группы предлагали передать группу и всю работу по приемке судов в Отдел морских заказов, который должен был руководить «выбором судов, оформлением заказов, технической приемкой, документацией и т. д. Руководитель Группы подчинялся непосредственно начальнику Отдела морских заказов, состав Группы предлагался в 10 человек, ее местом постоянной работы намечался Портленд». По их мнению, приемка судна должна осуществляться двумя инженерами — одним судостроителем и одним механиком», один из которых считался ответственным приемщиком. Предлагалось «обеспечить Группу бытовыми условиями (помещениями, автомашиной, двумя пишущими машинками, чертежными инструментами)», а также предоставить Группе «право самостоятельной связи с фирмами, изготовляющими оборудование, конструкторскими бюро, ведущими проектирование судов и заводами, строящими суда». В качестве важной задачи Группы выдвигалось «изучение опыта и технологии и организации судостроения в США»⁸².

2. Срез повседневности: жизнь работников Правительственной закупочной комиссии СССР в США

Об условиях повседневной жизни работников ПЗК в разных частях страны, как ни парадоксально, дают весьма обширные представления бухгалтерские отчеты о деятельности Комиссии и приложения к ним. Мы приведем здесь данные одного такого документа за 1942 г., что позволит нам показать определенный срез повседневности, проступающий через цифровые данные бухгалтерского отчета и пояснения к ним.

По статье 1 — «Фактические расходы Комиссии за 1942 год» учитывались, например, расходы на приобретение имущества сотрудников, в частности жилых домов в Вашингтоне, где проживали работники аппарата Комиссии — дом № 3355 по 16-й улице, и № 1610 по Парк Роуд, дотации детскому саду и др. По статье «Дополнительные расходы на зарплату» Комиссия имела перерасход 2520 долларов. Первая причина, как объяснялось в записке к отчету, была связана с увольнением ряда американских служащих: «согласно Тарифным соглашениям, заключенным между руководством Закупочной комиссии и Ассоциацией американских работников, Закупочная комиссия при призыве американских работников в армию должна оплачивать месячный оклад. Таких выдач в 1942 г. американским сотрудникам было произведено на сумму \$ 1135,00». В отчетный период имело место «общее вздорожание жизни», и становилось все меньше «свободных американских работников». В соответствии с тем же соглашением ПЗК «оплачивала на выходное пособие при

увольнении американских работников в размере 1 недели зарплаты за каждый проработанный год... Таких выдач Комиссией было произведено на сумму 1007,75». Другой статьей «дополнительных расходов» явилась «спецодежда для шоферов председателя Комиссии и его двух заместителей, состоящая из пальто, костюма и фуражки»⁸³.

По статье «Командировки, перемещения и разъезды», ПЗК, напротив, имела «экономия в сумме \$ 393,11». Объяснение давалось следующее: «В Комиссии имеется большое количество временно командированных инженеров-приемщиков. Большинство инженеров и временно командированных выполняют одинаковую работу: некоторые штатные инженеры ведут приемку, а временно командированные — оперативную работу. Согласованности между Объединениями (НКВТ. — *Примеч. авт.*) о том, кто должен числиться в штате и кто временно командированными — нет». Отсюда возникла путаница в расчетах, и большая часть командированных была «отписана на смету Закупочной комиссии».

Детальный отчет о прибытии и проживании советских людей на территории США содержался по Отделению ПЗК в Фербенксе, которое начало работать с 1 сентября 1942 г. Согласно документу, «с 5 сентября 1942 г. в Фербенкс прибыли 18 человек работников Военной приемки, 22 сентября — первая группа Летно-перегонного состава в количестве 20 чел. Среднее количество пребывания в день в г. Фербенкс постоянного и летного технического состава за 4 месяца:

а) Постоянный состав (работники Комиссии, Военной приемки)	26 чел.
б) Летно-технический состав	46 —"
в) Транспортные экипажи	9 —"

81 чел.

В отдельные дни в сентябре количество доходило до 143 и до 161 чел.».

За 4 месяца 1942 г. было зарегистрировано следующее количество личного состава, который побывал в Фербенксе и Номе на постоянной и временной основе:

«а) Летчиков-перегонщиков	160 чел.
б) Транспортных экипажей	62 —"
в) Из Управления воздушной трассы	4 —"
Итого временных	226 чел.
Постоянного состава	37 чел.
Всего	263 чел.» ⁸⁴ .

По данным бухгалтерского отчета, имели место неоднократные случаи превышения запланированных сроков пребывания советского летного состава в США. Согласно документу, «по смете на 4 месяца 1942 г. проектировалось пребывание на территории США каждого боевого и транспортного экипажа

не более 8 дней, а фактически экипажи задерживаются на территории Америки в среднем 17 дней. Из них: транспортные экипажи в среднем 9 дней, а боевые экипажи 21 день. Основные причины длительной задержки экипажей: отсутствие самолетов, неподготовленность их к зимней эксплуатации (в результате большой объем работы до передачи их приемке) и плохая погода.

Суточные летно-техническому составу и работникам Военной приемки... выплачиваются со дня прибытия в г. Ном, первый пункт посадки в Америке и по день выбытия из Нома». В бухгалтерском отчете отмечались специфические трудности организации контроля за прибытием и выбытием советских представителей. Согласно документу, «с ноября 1942 г. контроль поручен младшему лейтенанту тов. Звороно», который 3 раза месяц представлял в Отделение ПЗК в Фербенксе список прибывших и выбывших лиц. Отделение также получало «оперативные служебные телеграммы по движению каждого самолета», однако в них указывался «только номер самолета, тогда как экипажи, которые вылетают из Фербенкса, иногда в Номе меняются, или вылетают из Нома в разные дни».

За подобные задержки летного состава «приказами командования 1-го Авиационного полка на летный состав за отчетный период было наложено 7 взысканий, удержанием 50% суточных в инвалюте. За отчетный период удержано 227,93 амер. долл. Подробный список взысканий прилагается...».

Отчет свидетельствовал и о некоторых нормах проживания советских людей: «Отделение оплачивает проживание в общежитии в г. Фербенксе следующим категориям: летно-технический состав, транспортные экипажи, работники Управления воздушной трассы». Стоимость общежития составляла: для старшего начальствующего состава — 75 центов в день, для младшего состава — 50 центов. Однако с 1 декабря 1942 г. была установлена единая цена — 50 центов в день. Постоянные работники Отделения Закупочной комиссии и работники Военной приемки пользовались общежитием бесплатно. Однако отметим, что «общежитие» предполагало более скромные условия проживания, по сравнению с чиновниками ПЗК, работавшими в аппарате в Вашингтоне.

Что касалось питания, то, по данным отчета, «летно-технический состав и постоянные работники в Номе и Фербенксе питаются в американских военных столовых за плату: в Номе — 90 центов в день с человека, в Фербенксе — в офицерской столовой постоянный состав по 1,60 амер. долл., временный состав — 2 амер. долл., с 1 декабря — 1,70; в общей столовой для младшего начальствующего состава по 1 долл.»⁸⁵.

Особенности повседневной жизни советских работников в США отражены в статье под названием «Содержание собственного автотранспорта». Экономия по этой статье составила внушительную сумму в 5186,09 долл. То, что речь шла о жизни именно в США, подчеркнуто в зафиксированном в бухгалтерском отчете фундаментальном тезисе: «Несмотря на имеющиеся различные способы передвижения основным и весьма распространенным в Америке является автомобиль». Отмечена и особенность транспортной проблемы для работников ПЗК в связи с характером их деятельности: «Разбросанность при-

чалов, заводов, их дальнейшее расположение от метро, автомобильных остановок, вынуждает н/работников брать такси. Счетов, как правило, такси не дает, и мы вынуждены такие расходы оплачивать без счетов. В некоторых случаях мы получаем подержанные автомашины».

Всего, согласно отчету, ПЗК в Вашингтоне располагало своим «парком» в количестве 16 автомашин и одного автобуса. Подчеркивалось, что «все они работают с полной нагрузкой, т. к. наше учреждение расположено в противоположном конце города от американских департаментов, куда ежедневно совершаются поездки наших работников.

Автобусом пользуются дети сотрудников Закупочной комиссии при поездке в школу и из школы. За что с сотрудников удерживается из зарплаты стоимость проезда. Кроме того, автобусом пользуются за плату сотрудники Закупочной комиссии по окончании работы»⁸⁶.

Проживали сотрудники аппарата Комиссии в ряде арендованных домов, в том числе в трех общих для сотрудников, и трех отдельных домах для председателя Комиссии и его заместителей. Фактические расходы по этой статье составили (суммы в долларах):

«1. Аренда дома по 16 стриту г. Вашингтон	10.IV–31.XII	86 666,65
2. —" —" — Парк Роуд —" и обслуживание	21.XI–31.XII	14 061,58
3. —" —" — 17 стриту —"	1.IV–20.XI	14 577,64
4. Аренда дома для председателя Закупочной комиссии тов. Беляева А. И.	1.V–31.XII	2400,00
5. То же для заместителя председателя Закупочной комиссии т. Акулина М. И.	1.V–31.XII	1800,00
6. Аренда дома для тов. Лукашева К. И.	1.V–1.VI (по 150,00)	300,00
	1.VII–31.XII (по 115,00)	690,00
		990,00
7. Аренда дома для н/отделения в Филадельфии	1.V–31.XII	852,00
8. —" —" — в Балтиморе	1.IV–30.IX	500,00
9. —" —" — Честере	1.VI–31.XII	280,00
10. —" —" — Сан-Франциско	15.III–31.XII	1057,50
11. —" —" — Сизтл	15.V.–31.XII	486,25
12. —" —" — Портленде	1.VIII–31.XII	1256,68
ВСЕГО		124 928,30
Получено от сотрудников Закупочной комиссии, проживающих в арендуемом Закупочной комиссией доме		5132,83

119 795,47⁸⁷».

В смете имелась также статья «Приобретение имущества», которая была утверждена НКВТ в размере 113 600,00 долларов, куда входили, например, расходы на приобретение обстановки для квартир сотрудников, на приобретение собственного автотранспорта⁸⁸.

По статье «Канцелярские и канцелярские расходы» Закупочная комиссия на 1 января 1943 г. имела «экономия в сумме \$ 1 632 787». Основные расходы здесь шли на бумагу, в связи с колоссальным ростом переписки с американскими ведомствами: «Закупочная комиссия вынуждена выписывать реквизиции в нескольких десятках экземпляров, сократить количество экземпляров нам не удастся, т. к. это требование ленд-лизингской Администрации»⁸⁹.

Некоторая экономия имела место и по счету «Телеграфные расходы», хотя в отчете констатировалось, что в целом «телеграфные расходы значительно увеличиваются, причинами чего явились новые объекты работы: Портленд, Фербенкс, порты Западного и Восточного побережий. Основная переписка — это передача сводок, пятидневок, ответы на запросы Объединений, наркоматов». Общая тенденция заключалась в том, что «отсутствие нормальной почтовой связи Союза с США вызывает необходимость ведения переписки с наркоматами и Объединениями по телеграфу».

По статье «прочие расходы связи» имел место «перерасход в сумме \$ 2002,00». Причинами этого являлись следующие организационные и бытовые проблемы: «1. Основной центр Закупочной комиссии находится в Вашингтоне, а приемка и отправка грузов идет в разных местах. 2. Открытие н/Отделения в Портленде, в связи с чем потребовалась необходимость установления телефонов. 3. Переезд из дома в дом потребовал установления телефонной связи, как внутри системы, так и с городской системой»⁹⁰.

При этом следует подчеркнуть, что ПЗК была освобождена от уплаты ряда налогов, связанных с использованием средств связи и передвижения. Так, по данным отчета, «с 1 июля 1942 г. США были введены налоги на телефонные переговоры, телеграммы и на стоимость железнодорожных самолетных билетов, на стоимость счетных, пишущих машинок и некоторые предметы электрооборудования. Общая сумма этих налогов составила:

За телефонные переговоры	\$ 2210,49
За телеграммы	18 448,96
За другие	529,25

23 декабря 1942 г. Закупочная комиссия получила ноту, освобождающую нас от этих налогов и в январе 1943 г. нами инкассировано в возврат уплаченных в 1942 г. налогов:

За телефонные переговоры	2210,49
За телеграммы	8488,75

10 699,24

Остальная сумма в размере \$ 10 489,46 будет получена в ближайшие дни»⁹¹.

Бухгалтерский отчет отразил и основные направления культурно-массовой работы среди сотрудников ПЗК. По статье «Дотации на содержание клуба» было ассигновано в 1942 г. 13 000,00 долларов, фактические расходы составили 9317,69. На эти средства был «закуплен для клуба хозинвентарь (пианино, радиола, бильярд)», произведено «оборудование библиотеки стеллажами и хозинвентарем и оборудование помещения клуба перегородками, занавесями и хозинвентарем (стулья, столы, диваны и др.)». Мероприятия по культурно-массовой работе, как указывалось в отчете, «имели целью оказание помощи составу советских сотрудников в изучении страны пребывания и организации отдыха и разумного использования досуга». За истекший период (с апреля по декабрь 1942 г.) были проведены такие мероприятия, как три лекции по американоведению, коллективное посещение концертов, просмотр трех-четырех советских кинокартин, «проведены встречи советского коллектива с нашей делегацией на Международную конференцию молодежи и с представителями команды советского теплохода “Старый большевик”», «проведена коллективная подписка на газеты: “Канадский Вестник”, “Русский Голос”, “Дейли Воркер” и др.», а также на ряд журналов.

Отмечалась и спортивная работа: «в начале июля был организован спортколлектив с первоначальным составом в 127 человек. Работа спортколлектива проводилась в [...] кружках: теннисном, пинг-понга, волейбольном, велосипедном и шахматно-шашечном». К числу недостатков культурно-массовой и физкультурной работы относились «ограниченность мероприятий, малочисленность актива, недостаточное участие советского коллектива»⁹².

По статье «Дотации на содержание медбюро», было создано медицинское бюро в составе трех человек, а в июне — августе организована, обеспечена штатом работников и оборудованием собственная поликлиника, которая открылась в сентябре 1942 г.

По статье «Специальный фонд» расходы составили 9895 долл. Сюда включалась, в частности, «материальная помощь ввиду болезни» и другие социальные расходы⁹³.

По статье «расходы на изучение иностранного языка» вышла большая «экономия» в размере 7257,85 долл. Согласно отчету, «техникум английского языка организован при Закупочной комиссии в июне 1942 г. До этого времени преподавание английского языка осуществлялась техникумом Амторга. На 1 января 1943 г. число слушателей — 218 человек. С июня 1943 по 1 января 1943 г. техникум окончило 20 человек». В Фербенксе также для постоянных работников отделения Закупочной комиссии и военной приемки 14 сентября 1942 г. были организованы курсы по изучению английского языка. Однако отмечалось, что «опытных преподавателей в Фербенксе найти очень трудно, приходится приглашать американцев живущих на базе из военных, мало имеющих педагогического опыта. Сейчас Отделение имеет 2 преподавателей»⁹⁴. Проблема языка, напомним, была и оставалась одной из наиболее острых проблем в работе ПЗК, и в связи со сменой кадров, при-

бытием новых сотрудников она сохранялась. Так что «экономия» здесь была, видимо, не очень положительным фактором, и объяснялась скорее нехваткой квалифицированных преподавателей и недостатками организации процесса преподавания.

Различные аспекты жизнедеятельности советских работников отражали расходы по статье «Разные расходы». Для Закупочной комиссии было утверждено этих расходов в сумме 34 750,00 долл., а для Отделения в Фербенксе отдельно утверждено 36 350,00 долл. Фактические расходы по статьям, некоторые из которых выглядели весьма экзотически, составляли следующие суммы (в долларах):

«1. Оборудование кафетерии	13 683,69
2. —" —" — шифроотдела	3540,62
3. —" —" — помещения в Портленде	8372,10
4. Переводы имущества из Нью-Йорка в Вашингтон	4095,66
5. Расходы по переводу денег	734,43
6. Членские взносы	154,80
7. Чемоданы и изготовление ящиков для отправки почты в Союз	1491,19
8. Согласно указаний НКВТ передано Месткому для проведения октябрьских торжеств 7.XI-42 г.	500,00
9. Разные другие мелкие расходы, как-то: покупка инвентарных металлических номеров для хозинвентаря, покупка географических карт, покупка металлических пропусков в здание Закупочной комиссии, хранение на складе представительской икры, ремонт ключей к столам, железным ящикам, покупка и ремонт дверных ключей, стрижка травы при домах председателя и его заместителей и др.	1694,67

По статье «Дотация по организации детского лагеря» сметные ассигнования в размере 2000,00 долларов были полностью переданы в распоряжение месткома. В отчете указывалось, что «в летний период для детей сотрудников Комиссии был организован детский кемп (лагерь. — *Примеч. авт.*) сроком на 45 дней. Среднее количество детей в кемпе было 26—27 человек. Плата с родителей за пребывание детей в кемпе была от \$ 35 до 50 и определялась в зависимости от суммы зарплаты, приходящейся на каждого члена семьи. Произведенные затраты на кемп выражаются в сумме \$ 3519,76».

По статье «Дотация на содержание школы» фактические затраты составили 3343,44 долл.. Отпущенные средства были израсходованы на приобретение книг и пособий для школьной библиотеки в сумме 285,98 долл., физкультуринвентаря — 99,15 долл., обстановки для помещения школы — 1858,86, оборудования и пособие для внешкольной работы (радиола, пластинки, киноаппарат, музыкальные инструменты, настольные лупы, патефон) — 1099,45 долл.⁹⁵.

В расходы на оборудование шифроотдела входила, например, стоимость чугунных дверей, перегородок и их установки.

По статье «Экипировка» сметой на 1942 г. было утверждено 16 500,00 долл. «Фактические расходы составили \$ 11 635,65 за обмундирование, заказанное согласно разъяснения НКВТ для военнослужащих, работающих в Закупочной комиссии по формам, установленным для Красной Армии и флота: 1. Шинели (начсоставовские). 2. Костюмы № 1 (гимнастерки и брюки бриджи). 3. Костюмы № 2 (белые). 5. Плащи. 6. Сапоги. 7. Фуражки. 8. Ремни (начсоставовские). 9. Знаки по родам войск, нарукавные и по званиям»⁹⁶.

Таким образом, жили советские работники в США совсем неплохо: жилищно-бытовые условия, питание, одежда, отдых и культурные мероприятия обеспечивались скромные, но достаточные для жизни, а для руководителей весьма комфортные — в арендованных домах с лужайками. Но работать приходилось много и в напряженном ритме.

Живые штрихи к картине повседневной жизни работников ПЗК нарисовал в своих мемуарах сын сотрудника Комиссии А. С. Владимиров писатель Виталий Владимиров. Любопытные ситуации возникали в связи с проблемой языка, которого не знали не только члены семей, но и многие работники советских органов в США. Вот как вспоминал об этом В. Владимиров: «США. В 1943-м году мы с мамой приехали к отцу, который работал в советской Закупочной комиссии по ленд-лизу. Мама — очаровательная блондинка с косами, уложенными венцом вокруг головы, по-английски ни слова, отец объяснил ей только выражение “I don't know” (“я не знаю”).

Мама сидела на скамейке в скверике, я возился рядом, а к ней подсел американец.

- Это ваш сын? — спросил он маму по-английски.
- I don't know, — очаровательно улыбнулась мама.
- Вы замужем? — удивился американец.
- I don't know, — уверенно ответила мама...

Языковые курьезы случались всякие. Один торгпредовский работник, имеющий кличку “Всадник без головы”, человек очень живой, лепил скороговоркой все, что знал и помнил, не особо задумываясь над содержанием произносимого. Однажды на приеме в беседе с американцем на вопрос “Есть ли у вас жена?”, тут же ответил “Yes! Sometimes!”, что означало дословно “Да, иногда, время от времени”. На что американец поначалу удивился, но подумав, сказал, что и у него та же ситуация в семейной жизни»⁹⁷.

Большой интерес представляет взгляд ребенка советского работника на жизнь в США и на американцев — прежде всего детей: «Детство мое в Штатах проходило по ту сторону языкового барьера. Отец считал, что нельзя сына учить читать и писать в столь раннем возрасте, иначе ему будет неинтересно в школе. И случилось странное — я понимал, что говорили американцы, они говорили примерно одно и то же в одинаковых ситуациях, но не мог ответить. Да и в школе нас почему-то не учили английскому.

В Нью-Йорке я ходил в школу через Центральный парк. Напротив нашей школы была такая ж, но американская, с которой мы держали вооруженный нейтралитет. Маленькие янки в бойскаутской форме иногда подходили [...] к нашему тротуару и их главарь, возбужденный сознанием грозящей опасности, выкрикивал в нашу сторону что-то вроде “Мы вас не боимся!”. Мы тоже их не боялись, потому что знали, что янки смелые, когда их не менее четверых против одного нашего. А если двинуть самому крикливому в ухо, да покрепче, он обратится с плачем в бегство.

Тем более неизгладимое впечатление на нас произвел такой международный инцидент. Мы гуляли всем классом, то есть нас было человек шесть, в Центральном парке. И спустились в овраг [...] Там оказался мальчишка нашего возраста, но оборванный и худой.

— Деньги! — приказал мальчишка.

— У нас нет денег, — не растерялся Валька Жуков. — Сейчас как дам.

— Не дашь, — грозно ответил мальчишка и выхватил из кармана складной нож.

Это парализовали нашу волю.

Жуков достал настоящее кожаное портмоне и раскрыл его перед носом мальчишки.

— Видишь, нет...

А когда мальчишка повернулся к другим, Алик Литвинов вдруг заплакал и судорожно сунул руку в карман своей курточки. Мальчишка подскочил к нему, выдернул руку Алика, тот разжал кулак, мальчишка схватил несколько смятых бумажек и, прихрамывая, стал карабкаться вверх по склону оврага.

Мы стояли потрясенные.

Неожиданно сверху соскочили двое парней постарше нас, лет по четырнадцать-шестнадцать, оба в желтых кожаных куртках.

— Что случилось? — спросил один из них, кивнув на плачущего Алика.

И случилось чудо. Я заговорил. Я сразу нашел все необходимые английские слова.

— Кто-то взял его деньги.

— Кто?

— Он только что ушел.

— Денег много?

— Не знаю. У него спросите.

Спрашивать они не стали, а тоже бросились вверх. Мы за ними.

— Вон он! — увидел я мальчишку метрах в ста от нас.

Мы видели, как парни быстро догнали мальчишку, как они дали ему пару тумачков, как отобрали у него деньги и [...] ушли, даже не оглянувшись в нашу сторону. А мальчишка стал хромать еще сильнее...»⁹⁸

Таков был опыт неформальных контактов между советскими и американскими детьми. Впечатление об американцах получается не очень благоприятное. Вспомним, что и взрослые советские люди — работники ПЗК — работали в США в наступательном стиле, боролись с американскими ведомствами за заказы.

3. Советские инженеры на американских фирмах и предприятиях: инспекции, обучение, сбор технической информации

Все эти три функции были зачастую объединены: в ходе многочисленных командировок на заводы советские инженеры, приемщики, представители и обучались обращению с поступавшей техникой, и занимались также сбором технической информации в интересах СССР.

Одна из главных функций — приемка и испытания поставляемых в СССР материалов и оборудования, в сочетании с обучением советских специалистов обращению с отдельными видами оборудования. Системные проблемы советской инспекции на раннем этапе работы ПЗК СССР в США обсуждались, например, в беседе члена ПЗК, начальника Отдела № 11 Л. А. Разина с директором Закупочного отдела Министерства финансов м-ром Мак, которая состоялась в кабинете последнего, 28 декабря 1942 г. (в беседе участвовал еще ряд американских чиновников, в том числе представитель Администрации ленд-лиза м-р Варнике). В записи беседы отмечалось, что Разин «по своей инициативе посетил м-ра Мака и поставил перед ним на обсуждение вопрос об улучшении инспекции оборудования и материалов, которые выполняются различными предприятиями для СССР».

Советский представитель, в частности, заявил о целом ряде случаев, когда инженеры ПЗК, «приезжая для инспекции того или иного оборудования, обнаруживают низкое качество оборудования, [...] изготавливаемого по заключенным контрактам для СССР. Квалификация районных инспекторов Министерства финансов в большинстве случаев очень низкая, люди мало разбираются в вопросах производства, [...] являются не инженерами и даже не техниками»⁹⁹.

В связи с этим Разин привел ряд конкретных примеров некомпетентности американских инспекторов и допуска ими изделий с дефектами: «Например, 19 ноября 1942 г. инженер Высоцкий, приехав на завод “Престол Рекординг Корп.”, Нью-Йорк, инспектировать оборудование по контрактам № 14294 и 14295, услышал от инспектора Министерства финансов такое заявление, что он в оборудовании ничего не понимает и предлагает тов. Высоцкому принять оборудование, сказать ему о результатах, после чего он — инспектор Министерства финансов, выдаст разрешение на отгрузку имущества.

Такое же заявление сделал инспектор Министерства финансов м-р Додж 7 октября 1942 г. на заводе “РСА Мануфакч. К⁰”, Индианаполис, штат Индиана.

Инженеры Закупочной комиссии тт. Роднов и Русецкий, приехав на завод “Синхро-Машин К⁰” инспектировать машины по контрактам 7996 и 9583, обнаружили, что машины, уже принятые инспектором МФ, имеют ряд дефектов, которые было обязательно устранить перед пуском машин. Представители завода после замечаний тт. Роднова и Русецкого устранили эти дефекты»¹⁰⁰.

По мнению Л. А. Разина, эти примеры указывали на то, что инспекция Министерства финансов США являлась недостаточной и ненадежной. Кроме того, им отмечались случаи нарушения контрактов со стороны американских фирм: «ряд фирм ставят электрические материалы вопреки условиям, ука-

занным в контрактах с характеристиками тока по американским стандартам, а именно 60 циклов 440 вольт вместо 50 циклов и 380 вольт по советским стандартам» (в их числе он назвал фирмы «Стернс Мануфакч. К^о», «Тинус Олсен Тестинг Машин»).

В то время, по сведениям Разина, на заводе Форда работал «по разборке оборудования шинного завода, отправляющегося в СССР, инспектор Министерства финансов, м-р Мак-Кьюзик, который до настоящего времени на заводах не работал и являлся обычным служащим. В оборудовании он ничего не понимает и заявляет, что он будет выдавать разрешение на отправку имущества только после того, когда инженеры завода “Форд” скажут свое заключение». Общий вывод работника ПЗК — «последнее является очень характерным для многих инспекторов Министерства финансов, когда они в своей работе полагаются на работников фирм и заводов», поэтому «правительственный контроль» (представителей Минфина) требовал «решительного улучшения, т. к. нельзя допустить, чтобы материалы и оборудование отправлялись в СССР с пониженным качеством». Разин отметил также, что «инженеры Закупочной комиссии в последнее время... чаще посещают предприятия и инспектируют оборудование».

М-р Мак «подтвердил правильность высказанного положения тов. Разиным, обещал принять меры и сообщить в течение ближайших дней»¹⁰¹.

В ходе практической работы, как и в случаях с советскими представителями в портах, возникали разногласия и конфликтные ситуации, когда некоторые американские фирмы заявляли о своем нежелании работать с теми или иными советскими инженерами. Подобная ситуация выявилась во время беседы члена ПЗК Л. А. Разина с заместителем администратора по нефти м-ром Дэвис в кабинете последнего, в присутствии м-ра Крэмптона, заместителя начальника иностранного отдела Управления по нефти, 23 сентября 1943 г. После обсуждения вопроса об изменениях в параметрах поставок нефтяного оборудования фирмой “Баджер”, Разин поднял такой вопрос личного свойства, заявив американским коллегам, что «21 сентября м-р Меклер — технический эксперт и консультант Иноотдела сообщил ему, Разину, что он не желает больше работать с Бондаренко и поэтому он настаивает на его отставке. Если мы с этим не соглашаемся, тогда он вынужден будет подать в отставку. Он заявил, что Бондаренко “слишком много мудрствует и зря острит” и что ему, Меклеру, не нравится. Меклер также заявил, что “мы могли бы написать что-то о Бондаренко в Госдепартамент”. Когда же Разин просил объяснить основания для обращения в Госдепартамент, Меклер ответил, что “оснований особых нет”, но написать мы можем»¹⁰².

Частные противоречия могли повлечь за собой и системные конфликты, и даже отказы выполнять заказы СССР. В частности, тот же Меклер, по словам Разина, «был сильно сердит на гг. Митрофанова и Бондаренко за то, что они не выбрали для наших заводов, конструкций печей его системы, а выбрали фирмы Лумус. По II и III Протоколам никаких крупных установок не было выбрано нами у фирмы “Юниверсал Ойл Продакт”, Чикаго, к которой принадлежит Меклер, который знает русский язык и при любом удобном случае

стремится расспрашивать наших инспекторов о состоянии нашей нефтепромышленности. Не получая таковой, его злоба еще более увеличивается (так в документе. — *Примеч. авт.*).

В период декабря 42 — апреля 43 г. он был болен, и в его отсутствие были в основном заказаны нефтезаводы.

Возвратившись на работу... он стал рассказывать Ленд-лизу и Минфину, что наши инженеры заказали очень много оборудования, без которого можно было обойтись, и что он будет настаивать в будущем не допускать подобных явлений». Надо отметить, что последняя информация о Меклере была помещена в записи беседы «в скобках, и предназначалась только для информации руководства ПЗК, а Дэвису Разин этого не сказал».

В результате столь экспрессивного обмена мнениями Дэвис дал указание м-ру Крэмптону «немедленно проверить все сказанное о Меклере и если это подтвердится, уволить его в работы. Крэмптон защищал Меклера, заявляя [...] что его уход может отразиться на подготовке решений по новой программе III Протокола. Дэвис указал на безусловное выполнение его распоряжения. На этом беседа закончилась». Однако в завершение Разин отметил, что «через 3 часа Крэмптон позвонил мне по телефону и сообщил, что Меклер увольняется из Управления по нефти»¹⁰³. Таким образом, руководство правительственного агентства США решило вопрос в пользу сотрудничества с советскими представителями.

Другой важнейшей целью командировок советских представителей на фирмы и предприятия США было обучение советских инженеров работе с оборудованием, предназначенным к поставке в СССР. В качестве примера можно привести организацию обучения инженеров на шинных заводах. Вопрос обсуждался на одном из первых заседаний ПЗК от 4 мая 1942 г. Согласно докладу тов. Степанова, договор с фирмой «Армстронг» на поставку шинного завода был заключен еще в декабре 1940 г., но фирма очень затянула сдачу технической части проекта, и в ноябре 1941 г. получено разрешение из Москвы «на заказ нового оборудования для завода», и о замене станков на более совершенные. В ответ фирма «поставила вопрос о дополнительной оплате. Москва поставила вопрос об обучении для работы на шинном заводе 20 инженеров. Фирма «Армстронг» согласилась взять на обучение 20 наших инженеров в течение 8 месяцев»¹⁰⁴.

В качестве примера соглашения с фирмой об обучении советских инженеров приведем «соглашение от 22 октября 1943 г. между ПЗК и компанией «Бристоль», Коннектикутской корпорацией, [...] с Главным управлением в Уотербэри». Документ подписали с советской стороны — тогдашний исполняющий обязанности председателя ПЗК К. И. Лукашев и член ПЗК Л. Разин, со стороны компании «Бристоль» — «Р. Хазард, заместитель председателя». Параграф 1 документа гласил, что ««Бристоль» соглашается обучить 2-х инженеров Комиссии г-на П. Юдина и г-на С. Смирнова (или других инженеров) обращению с приборами для Фордовского шинного завода, который был приобретен Комиссией. Должны быть изучены следующие предметы: конструкция, принципы действия, установка, регулировка, эксплуатация. Обучение будет

происходить в соответствии с прилагаемым планом в приложении А. Приборы, охваченные курсом, поименованы ниже в параграфах 2 и 3».

В параграфе 2 содержался список следующих приборов: «Пирометры, термометры, манометры, приборы для определения уровня жидкости, текучести. Содержания влаги, прибор для измерения РН (концентрации водородных ионов), приборы телеметрии и трансмиссии воздуха, электроприборы, приборы для регулирования подачи воздуха и электричества». В параграфе 3 в особый список выделялись прибор для анализа газов, прибор для определения удельного веса жидкостей и газов, прибор для калометрии, роторометрии, ряд специальных приборов для резиновой промышленности, «микромаск. “Бенбери”, вариографы “Фоксборо” и др.». В отношении этой группы приборов было отдельно записано, что компания «Бристоль» соглашалась «получить соответствующие каталоги и литературу о применении приборов и обучить вышеупомянутых инженеров пользованию последними в меру их способностей. Комиссия должна будет получить разрешения на посещение заводов, где изготавливаются вышеупомянутые приборы. Бристоль командирует своего представителя с С. Смирновым и П. Юдиным для помощи им в объяснении особенностей приборов»¹⁰⁵.

Параграф 4 гласил, что «на все выпускаемые приборы для химической промышленности и резиновой промышленности, изготавливаемые ею, компания Бристоль должна предоставить в распоряжение инженеров Комиссии для учебных целей общие чертежи, представляющие ясно вид всего прибора и его составных частей, а также описания их устройства».

В параграфе 5 указывалось, что «Компания “Бристоль” должна ознакомить инженеров Комиссии со стандартной технологией устройства приборов и технологическими диаграммами, характеризующими их устройство, а также материалы, из которых они изготовлены».

В параграфе 6 констатировалось, что «Компания “Бристоль” должна передать инженерам Комиссии [...] ясные письменные описания способов калибровки приборов и эскизы конструктивных деталей калибровки приборов». В параграфе 7 указывалось, что фирма обязывалась дать соответствующие инструкции по установке приборов и пользованию ими, а также «описать наиболее часто встречающиеся дефекты и способы их предотвращения».

Согласно параграфу 8, фирма должна была «ознакомить инженеров Комиссии со способами проверки приборов в отношении точности их действия», а параграфу 9 — «с изготовлением таких же приборов для химической промышленности и резиновой промышленности, выпущенных другими фирмами». В параграфе 11 было дополнено обязательство компании «ознакомить инженеров Комиссии со всеми усовершенствованиями своих приборов и контрольных приспособлений».

Одна из важнейших «привилегий» советских представителей была закреплена в параграфе 10: «Компания “Бристоль” должна предоставить доступ ко всем отделам и секциям своего завода, включая сборочный, лабораторный и испытательный отделы, но исключая отделы и секции, объявленные закрытыми армией и военно-морским флотом». Наряду с этим устанавливалось,

что инженеры Комиссии должны соблюдать правила компании «Бристоль» при посещении ее отделов, и «“Бристоль” выделит уполномоченных лиц для сопровождения». И в пункте 18 указывалось, что инженеры Смирнов и Юдин «будут подчиняться правилам и наставлениям завода Бристоль, а также постановлениям армии и флота»¹⁰⁶.

Ряд статей соглашения был посвящен порядку организации обучения советских инженеров. Параграфом 12 устанавливалось, что «учебные курсы по вышеупомянутому промышленному оборудованию будут преподаваться в течение 3 месяцев или более, смотря по надобности, начиная с 1 ноября 1943 г.». В 13-м пункте определялась стоимость обучения двух инженеров в сумме «1000,00 амер. долларов в месяц», которая должна была «выплачиваться первого числа каждого учебного месяца авансом путем депозита ее на счет компании “Бристоль” в “Колониал Траст Компани Уотербери”, Коннектикут, с сообщением о каждом взносе компании “Бристоль”». Параграф 14 устанавливал, что «различные учебные курсы будут преподаваться лицами из персонала “Бристоля”, знакомыми с приемщиками, способами действия и обслуживанием вышеупомянутого промышленного оборудования, и имеющими право на обучение этому других лиц».

Пункт 15 касался финансовой стороны проживания советских инженеров. Устанавливалось, что «все расходы, обусловленные насущными нуждами (включая стол и комнату), транспортные и прочие расходы, связанные с содержанием инженеров, как оплата стенографов, почтовые и телефонные расходы во время курса обучения, будет нести Комиссия и, если они не будут уплачены непосредственно Комиссией, на них будут представляться Комиссии ежемесячные счета компанией “Бристоль”». В параграфе 16 указывалось также, что если для обучения потребуются переводчик, «компания “Бристоль” будет взимать за него дополнительную плату в размере 2,00 амер. долл. в час, которая будет ежемесячно выплачиваться Комиссии по счетам “Бристоля”».

В параграфе 18 подытоживалось обязательство компании «Бристоль» передать инженерам Комиссии в течение периода действия соглашения ряд материалов, таких как: «общие чертежи по монтажу всех приборов, технологические данные, эскизы, диаграммы и прочее, которые могут быть полезными инженерам Комиссии для обслуживания и установки измерительных и контрольных приборов», а также «инструкции по монтажу, эксплуатации и ремонту вышепоименованных приборов».

Заключительный пункт соглашения предусматривал, что «в случае болезни г-на Смирнова или г-на Юдина и невозможности для них закончить курс на заводе “Бристоль”, Комиссия будет иметь право заменить их другим лицом»¹⁰⁷.

В приложении «А» к соглашению, помеченном грифом «Секретно», излагался план «курса обучения для г-д С. Смирнова и П. Юдина ПЗК СССР в США». В этот курс входили следующие направления занятий, с указанием мест их проведения: 1. «Изучение теории и принципа действия и изготовления контрольно-измерительных и других приборов». Место обучения — «Компания “Бристоль”, завод Уотербери, Коннектикут — 56 дней».

2. «Практические занятия и изучение ухода за приборами и пользования ими». Место назначения — «Каучуковая компания США, завод в Нугатук, Коннектикут — 10 дней». 3. «Изучение пользования и ухода за такими специальными приборами, как пластмассы и флексометры — Файрстон и т. д.», место — «Инженерная лаборатория — завод “Файрстон”, Акрон, Огайо — 3 дня». 4. «Изучение принципа действия приборов для испытания на старение типа Бенни и Семис», место — «Заводская лаборатория Гудрич — Акрон, Огайо — 2 дня». 5. «Изучение принципов эксплуатации и ухода за магнитными контрольными приборами для каландров», место — «Компания магнитных контрольных приборов — Акрон, Огайо — 2 дня». 6. «Изучение принципов эксплуатации и ухода за приборами испытания на старение», место — «Лаборатория Вандербильт — Норуок, Коннектикут — 2 дня». 7. «Изучение принципов эксплуатации и ухода за приборами для шинного завода», место — «шинный завод Гудрич — Акрон, Огайо — 7 дней». Было добавлено также 2 дня на разъезды, и всего продолжительность курса обучения составила 84 дня (3 месяца)¹⁰⁸. Как мы видим, планом обучения был охвачен целый ряд заводов фирмы.

Необходимо напомнить, что в Законе о ленд-лизе предусматривался «возможный отказ в снабжении материалами по причине секретности (в первую очередь оборудования) и необходимости первоочередного удовлетворения нужд собственных вооруженных сил»¹⁰⁹. Советские представители всячески старались обойти и преодолеть это ограничение.

Переписка ПЗК с американскими ведомствами, отчеты о командировках, технические соглашения, акты об инспекциях поставляемых материалов — занимают львиную долю рабочей документации ПЗК. Один из типичных случаев, имеющих, однако, более общее значение — запрос начальника Отдела металлов ПЗК А. Ростарчука в адрес начальника международного отдела связи (Главное управление поставок), полковника Берд по поводу переговоров инженера Химушина с Отделом стали Военно-промышленного совета. Согласно документу, «21 декабря [1942 г.] мы послали формуляр запроса в Военное министерство на нашего инженера г-на Химушина в целях получения срочно требуемой информации от Отдела стали Военно-промышленного совета, относительно сталей военного времени», в связи с чем «встретились некоторые затруднения». Как отмечалось в документе, «сведения о составах авиационных сталей и сталей, применяемых в конструкциях танков, носят конфиденциальный характер. Поэтому г-н Герберт Френч, технический консультант Отдела стали, предложил, чтобы мы получили разрешение Военного министерства на получение этой информации».

Советская сторона представила в связи с этим следующие обоснования своей заявки: «поскольку стали военного времени так широко применяются теперь в качестве заменителей сталей SAE, нам необходимо ознакомиться с их химическим составом и их пригодностью при применении их в производстве наших заказов, размещенных в настоящее время у американских фирм, и для того, чтобы соответственно изменить в будущем наши спецификации».

Правительство СССР просило нас получить эту информацию для танковой, авиационной и автопромышленности Союза возможно быстрее [...] Будем очень благодарны за Ваше содействие в... получении этой информации, каковое просим переслать лейтенант-полковнику Лиеллинг в Военно-промышленный совет»¹¹⁰.

В течение 1943–1944 гг. масштабы технического сотрудничества и получения советскими представителями информации с американских предприятий и фирм существенно расширились. Поездки на крупные промышленные фирмы США приняли характер очень широкого «ознакомления» советской стороны с лучшими достижениями американской техники. Американцы допускали советских представителей туда, куда раньше «было нельзя», чаще шли навстречу советским просьбам о технических переделках поставляемой по ленд-лизу техники. В качестве примера можно привести содержание беседы нового председателя ПЗК генерал-лейтенанта Л. Г. Руденко с командующим ВВС армии США генералом Арнольдом, которая состоялась в помещении Военного департамента «Пентагон Билдинг» 2 февраля 1944 г. В беседе также приняли участие начальник штаба ВВС генерал-майор Джэйлс, начальник авиационного отдела ПЗК полковник Пискунов, помощник заместителя председателя ПЗК Е. С. Сергеев, который выступал в качестве переводчика.

В начале беседы генерал Руденко представил генералу Арнольду план отправки самолетов из США в СССР по направлениям в период апрель, май, июнь 1944 г. и просил его утвердить. Генерал Арнольд дал согласие на отправку самолетов в предложенных советской стороной количествах.

Далее Руденко обратился с просьбой «на всех поставляемых в СССР самолетов типа А-20С заменить существующую носовую часть фюзеляжа с установленными в ней 6-ю пулеметами калибра 12,7-мм кабиной бомбардира. Эта переделка должна дать возможность применения самолета как легкого бомбардировщика вместо штурмовика»¹¹¹.

Генерал Арнольд согласился с этой просьбой и дал «указание начальнику штаба уточнить вместе с представителем Закупочной комиссии требования по переделке носовой кабины самолета А-20С и определить количество возможной поставки для СССР самолетов А-20 с кабинами бомбардировщика». При этом командующий американских ВВС выразил желание «получить все переделки, производимые на самолете А-20С в СССР». С этой целью он предложил «пригласить из СССР инженера-специалиста, знающего все эти переделки, с тем, чтобы здесь, в США, учесть все недостатки изготавливаемых ими самолетов». Генерал Руденко обещал «запросить по этому вопросу свое правительство».

В ходе беседы председатель ПЗК попросил также чтобы установленные бомбоприцелы типа М-9 (Норден) на 38 самолетах «В-25», отправлявшихся в СССР «с завода “Норт Американ” Канзас Сити, не снимались. Прицелы Нордена снимаются в Фербенксе и Грейт-Фолсе, и взамен их устанавливается старый и непригодный для бомбометания прицел типа Д-8». Генерал Арнольд согласился с высказыванием советского партнера, что «прицел Д-8 является устаревшим и поэтому просьба генерала Руденко является справедливой».

Однако при этом американец заявил, что он «не в курсе дела», и обещал в ближайшее время рассмотреть этот вопрос и «сообщить свое решение письменно»¹¹². В итоге техническая новинка — современный бомбовый прицел «Норден» был передан СССР, несмотря на первоначальное нежелание американцев делать это.

Последующие просьбы и пожелания председателя ПЗК, касавшиеся расширения представительства и визитов советских инженеров на предприятия и объекты США, встретили положительный отклик с американской стороны. Так, генерал Руденко попросил дать «разрешение для постоянного пребывания трех представителей Авиаотдела Закупочной комиссии в Научно-испытательном институте ВВС США в Райт Филде, имея в виду факт, что ВВС США запретили всем заводам, поставляющим самолеты СССР, снабжать Авиаотдел Закупочной комиссии соответствующей технической литературой по всем самолетам, моторам и их оборудованию». Командующий ВВС США «согласился на представительство трех инженеров в Райт Филде от Советской Закупочной комиссии с выделением для них офиса».

Генерал Руденко просил далее «дать возможность 3 инженерам-специалистам изучить ремонт моторов “Аллисон” на ремонтных базах ВВС США в связи с неполадками с коренными подшипниками моторов “Аллисон” при их эксплуатации в СССР», уточнив при этом, что «эти инженеры-работники должны будут приехать из СССР». Генерал Арнольд опять-таки «дал свое согласие предоставить эту возможность 3-м советским инженерам»¹¹³.

В целом по итогам беседы была отмечена крайне благожелательная атмосфера и тон общения. В записи беседы говорилось, что «беседа проходила в очень дружественном тоне. Генерал Арнольд высказывал свое положительное впечатление, которое он составил о маршале Сталине в беседе с ним на Тегеранской конференции. На просьбы генерала Руденко в большинстве случаев отвечал готовностью удовлетворить последнюю, считая эти просьбы законными и вполне резонными».

Иногда генерал Арнольд обращался за консультацией к присутствующему на обеде генералу Джайлс, не будучи уверенным, что США будут в состоянии выполнить нашу просьбу. В тех случаях, когда положение было не ясно — генерал Арнольд давал указания генералу Джайлс проверить состояние дела и обещал сообщить нам результаты».

Новому председателю ПЗК, судя по всему, удалось установить вполне удовлетворительный личный контакт с американским предводителем воздушного флота, используя традиционный метод поздравления с семейным торжеством. В записи подчеркивалось, что «приветливый тон беседы генерал Арнольд принял в самом начале после того, как генерал Руденко поздравил его с помолвкой его сына Уильяма Брус с дочерью фабриканта Дуглас, мисс Варварой Дуглас»¹¹⁴.

В апреле 1944 г. председатель ПЗК генерал-лейтенант Л. Г. Руденко и инженер А. А. Ростарчук составили доклад о посещении оборонных заводов фирм «Крайслер», «Форд», «Дженерал Моторс» в Детройте 13–18 марта 1944 г. В состав советской делегации вошли помимо авторов доклада также помощ-

ник председателя ПЗК полковник Г. В. Шибанов, начальник авиационного отдела инженер-полковник С. А. Пискунов, начальник танкового отдела подполковник Д. Пульников, инженер отдела металлов Ф. Ф. Химушин.

Особую роль в организации поездки сыграл хорошо известный нам председатель Военно-промышленного комитета Д. Нельсон. По словам авторов доклада, именно он, «несмотря на возражения военной разведки, дал разрешение на осмотр нашей группой крупнейших предприятий оборонной промышленности г. Детройта, командировав с нами своих специальных помощников Г. Л. Уитни и Л. С. Брессон. Нельсоном было также дано указание Уполномоченному ВПК в Детройте С. Тидеман и его помощнику Ф. Е. Мошер сопровождать нас при посещении предприятий и оказывать содействие в разрешении технических и общих вопросов, которые могли возникнуть в связи с нашей поездкой»¹¹⁵.

Соответственно, советской делегации был устроен прием со стороны официальных лиц и руководителей промышленности США: «В Детройт мы прибыли утром 13-го марта и на вокзале были встречены мэром г. Детройта Е. И. Джеффрис, начальником Детройтского отделения Артиллерийского управления армии США бригадным генералом А. Б. Квинтон, уполномоченным ВПК м-р Тидеман, его помощником Мошер Ф. и представителями фирмы “Крайслер Корпорейшн”.

Мэр города пробыл с нами несколько минут и, пожелав нам успеха в осуществлении нашей миссии, уехал. Остальные лица, встретившие нас на вокзале, сопровождали нас в течение всей поездки по предприятиям»¹¹⁶.

Советские специалисты привели в докладе цифры, свидетельствовавшие о значительной роли посещаемого ими оборонного комплекса в военной промышленности США. По приведенным ими общим данным, за два года — с января 1942 по январь 1944 г. в США было произведено: военных самолетов — 134 000, авиадвигателей — 349 000, танков и броневозов — 148 000, военных грузовиков — 1 200 000, артиллерийских орудий — 424 000, боеприпасов в штуках — 1 160 000 000. При этом «около 10% из произведенного вооружения и боеприпасов падает на штат Мичиган и в основном на Детройт и его окрестности, где расположены основные оборонные заводы, производившие в мирное время автомашины, моторы и сельскохозяйственные орудия. Из общей суммы военных контрактов, выданных промышленности США в 1942 году 80 338 688 000 долларов, 7 417 140 000 падает на долю промышленности штата Мичиган. В 1943 г. военные контракты детройтской промышленности достигли 8 754 800 000 долларов» (из них 40% занимала авиационная промышленность, 15% — танковая, 26% — автогрузовиков, 8% — артиллерии, 7% — морского оборудования, 3% — боеприпасов, 1% — прочая). На 1944 г. для оборонной промышленности штата Мичиган был запланирован «выпуск продукции на сумму 11 469 576 000 долл., при этом 79% этой суммы составили танки, броневозы, военные грузовики, артиллерия, боеприпасы, 23% — заказы для воздушного флота, 5% — морской флот»¹¹⁷.

В ходе поездки группой советских представителей были осмотрены основные заводы фирм: «1. “Крайслер Корпорейшн”; заводы грузовиков “Доджа”,

танковый завод и инженерно-исследовательские лаборатории. 2. “Форд Мотор К^о”: заводы автомобильных моторов, авиационных моторов, цех турбо суперчаржеров, завод танковых моторов, завод бомбардировщиков “Виллау Ран” и литейные цеха. 3. Фирма “Грейт Лэйкс Стил К^о”, цеха: мартеновский, блюминг, листового и сортового проката. 4. “Паккард Мотор К^о” — механические сборочные цеха, занятые производством авиадвигателя “Роллс-Ройс” жидкостного охлаждения. 5. Фирма “Дженерал Моторс К^о”, заводы: дизельных моторов, авиаприборов, завод “Кадиллак”, изготавливающий части авиадвигателя “Аллисон” и легкие танки М-5. 5. Завод морской артиллерии “Вестингауз”. Всего в течение 5½ дней посетили 15 заводов, в связи с чем не смогли ознакомиться с ними “в деталях”. Кроме того, по замечанию советских представителей, “по инструкции военной разведки фирмы стремились в быстром темпе проводить нас по цехам, не давая нам возможности задерживаться на интересующих нас объектах”¹¹⁸.

В результате посещения завода автогрузовиков «Додж» (который был назван «одним из пионеров в развитии военных автогрузовиков») были описаны передовые технические характеристики различных военных грузовиков — удобных и быстроходных, и совершенный процесс производства и испытаний произведенной техники. В частности, выделялись такие передовые методы: «грузовики нескольких типов собираются одновременно на одном конвейере», «связь главного конвейера с вспомогательными конвейерами осуществляется по телетайпу, который установлен на узловых участках сборочного конвейера»; «машины с конвейера проходят жесткие испытания согласно условий армии США» — «крутые подъемы и спуски, резкие повороты, вождение машины по болотистым местам, кустарникам, непаханому полю», и практические наблюдения: «машина испробованная нами хорошо выдержала полигонные испытания».

При посещении танкового завода было отмечено, что он был построен «на средства правительства США и передан в эксплуатацию фирме “Крайслер” в 1941 г. В апреле 1941 г. первый танк М-3 был сдан на испытания армии США, а в августе 1941 г. на заводе работало 3 конвейерных линии, выпуская средние 30-тонные танки. В августе 1942 г. Крайслер по указанию Армии США изменил модель танка с М-3 на М-4, известный под названием “Генерал Шерман”, который по своим свойствам и маневренности являлся лучшим танком, чем М-3». 20 июля 1943 г. Крайслер выпустил 10 000-й танк (фирма производила свыше 20% выпуска всех танков США)».

По словам президента фирмы К. Т. Келлера, завод работал нормально, без перебоев, и имел широкую сеть предприятий-смежников. С точки зрения организации кооперированного производства отмечалось, что «отдельные танковые детали и моторы поступают на танковый завод по железной дороге, а из близлежащих заводов на грузовиках, с разгрузочной площадки детали подаются в механический и термический цеха для обработки, продвигаясь в направлении главного сборочного конвейера».

Фирма разработала особую технологию упаковки запасных частей для танков — что имело большое значение, как мы уже говорили выше, в процессе транспортировки их по ленд-лизу: «запасные части тщательно складываются, обертыва-

ются в плотную провошенную бумагу и упаковываются в ящики, подготавливаясь к отгрузке почти во все части земного шара. Процесс смазки и упаковки запчастей рассчитан на сохранение последних, как в условиях пустыни, в зоне холодного климата, так и в условиях дождливой погоды и в болотных местностях»¹¹⁹.

В отношении танковых моторов советские специалисты пришли к выводу, что «американцы до сих пор не стандартизировали танковый мотор, объясняется это тем, что огромный спрос на танки со стороны армии США и стран, получающих помощь по ленд-лизу, не позволили промышленности из-за недостатка времени заняться разработкой специального мотора для танков», поэтому сложилась ситуация, в которой «танкостроительные заводы пользуются 4 типами моторов, причем устанавливается тот мотор, который можно быстрее получить»¹²⁰.

Большое впечатление на советских инженеров произвел мощный комплекс исследовательских лабораторий, который они расценили как «центр предвидения на 5–15 лет вперед» автогрузовой техники. Лаборатория с числом научно-исследовательских работников 500 человек располагалась в пяти отдельных зданиях, и проводила около 1500 испытаний ежедневно. Все помещения — это светлые, просторные залы, оборудованные «наиболее совершенными испытательными машинами и научными приборами». Лаборатории получили право от штата Мичиган присваивать ученые степени кандидатов и докторов технических наук.

По сведениям, сообщенным советской стороне, в то время все заводы фирмы были полностью заняты военным производством: «Помимо автогрузовиков и танков “Крайслер” производила детали самолетов, пушки, патроны и оборудование для морского флота, фирма “Додж” — филиал компании “Крайслер” — заключила контракт с правительством США на постройку в Чикаго самого большого в Америке завода авиамоторов. Моторы будут изготавливаться по чертежам фирмы “Райт”, мощность моторов св. 2300 л. с. и предназначаются для нового бомбардировщика “В-29”. Завод уже закончен постройкой и начал выпускать моторы».

Особо отметили советские представители личностный фактор: «отношение руководителей фирмы и в частности президента м-ра Келлера К. Т. было к нам внимательное и дружественное. Келлер провел с нами почти весь день, охотно показывал нам все детали своего производства и проявлял большой интерес к Советскому Союзу, высказывая надежду о возможностях развития крупных торговых отношений между Америкой и Советским Союзом после войны»¹²¹.

Вторым важнейшим объектом посещения советской делегации стали заводы Форда — старого друга Советского Союза. Согласно докладу, в первый день были осмотрены основные цеха главного завода Форда в Дирборне, а также «новый законченный постройкой в 1942 г. завод авиамоторов, на котором производятся моторы “Пратт энд Уитней” марки R-2800 мощностью 2000 л. с. Во время осмотра нас сопровождали представители военно-воздушных сил США и администрации компании Форда. Военные представители весьма неохотно отвечали на наши вопросы и отделялись незнанием. Представители компании, очевидно, проинструктированные военными представителями, стремились как можно

быстрее провести нас по цехам не задерживаясь на интересующих нас деталях. Нам удалось осмотреть только сборочный цех, несколько механических и вспомогательных цехов и испытательную станцию».

Вторая группа заводов была осмотрена 15 марта: «завод Линкольна, где Форд в настоящее время производит танковые моторы жидкостного охлаждения мощностью 500 л. с.», а также завод «Уиллоу Ран», производивший тяжелые бомбардировщики В-24». Советские специалисты особо выделяли те технические новинки, которые представляли интерес для СССР. Так, они отметили, что «танковый мотор, изготавливаемый на заводе Линкольн, представляет большой интерес. По своим характеристикам этот мотор является ближе к авиационному мотору и был фактически разработан из конструкции 12-цилиндрового авиационного мотора жидкостного охлаждения, который компания Форда подготовила к производству в 1941 г., но по причине недоговоренности между компанией и Управлением военно-воздушного флота США этот мотор к производству не был принят»¹²².

С точки зрения передовых методов организации производства советскими специалистами был выделен завод «Уиллоу Ран» по производству бомбардировщиков В-24. По данным авторов доклада, «завод был закончен в 1942 г. и представляет собой комбинат, состоящий из основного самолетостроительного завода, ангаров, испытательных станций, учебно-летной школы и большого аэродрома с радиостанцией, поддерживающей связь с большинством аэродромов США.

На заводе в данное время работает около 50 000 рабочих. По своему проекту завод должен выпускать по одному бомбардировщику в час, что по заявлению управляющего заводом м-р Бриккер, было достигнуто в конце 1943 г.

Производство самолетов организовано по методу непрерывного потока... Завод работает в 2 смены». Отметили советские специалисты и высокую степень выполнения плана (без свойственной советской плановой системе «штурмовщины в последние дни месяца»): «Месячная программа выпуска самолетов была утверждена Военно-промышленным комитетом на март месяц 405 единиц. На 15-е марта, т. е. в день нашего посещения на летную площадку был выпущен 203-й самолет»¹²³.

Личное отношение представителей этой фирмы к представителям СССР было особо положительным. По вопросу об «отношении компании Форда к нашему посещению» в докладе сообщалось следующее: «Генри Форд — глава компании в момент нашего посещения отдыхал на юге и мы были приняты вице-президентом фирмы — внуком Форда — м-р Генри Форд II. Генри Форд II и м-р Рауш — вице-президент по производству сопровождали нас лично при осмотре всех предприятий Форда, охотно показывая нам все детали своего производства и отвечали почти на все вопросы производственного характера, которые у нас возникали при осмотре отдельных операций.

На другой день нашего визита Генри Форд II сообщил, что старший Форд в течение часа разговаривал с ним по телефону и крайне интересовался нашим посещением, поручив своему внуку предоставить нам максимальную возможность ознакомиться с интересующими нас цехами».

Главный вывод работников ПЗК гласил, что «только у Форда нам удалось получить наиболее ценные материалы, в особенности по производству турбосуперчажеров и танковой и авиационной брони. Главный металлург компании “Форд” м-р Маккарл охотно предоставил возможность ознакомиться с техническими материалами по стальному легированному литью, применяемому в авиационном и танковом производстве. Генри Форд II по окончании нашего визита высказал пожелание о возможности установления деловых связей между компанией “Форд” и хозяйственными организациями Советского Союза и пообещал оказать содействие Закупочной комиссии в разрешении технических вопросов, которые могли быть в компетенции его компании»¹²⁴.

С иным отношением пришлось столкнуться советской делегации на металлургическом заводе «Пратт Лэйкс Стил. Корп.», принадлежавшем фирме «Паккард Мотор К^о», которая производила авиационные моторы и моторы для торпедных катеров. По словам авторов доклада о посещении оборонных заводов Детройта 13–18 марта 1944 г., «при посещении завода Паккард нас все время сопровождали представители военной разведки и военные инспектора авиационного корпуса США и на большинство наших вопросов представители фирмы и военные инспектора почти не отвечали или давали крайне уклончивые и путанные ответы. По всем данным фирма в данное время не расположена к деловым отношениям с Советским Союзом, как мы это наблюдали при посещении фирмы “Крайслер” и “Форд”».

Завершающим «аккордом» визита стало посещение целого комплекса заводов компании «Дженерал Моторс», которое смогло сгладить неприятное впечатление от посещения завода фирмы «Паккард». Это были «завод дизель-моторов, завод авиационных приборов, завод фирмы “Коделак”, выпускающий части авиационных моторов и легкий танк М-5». Согласно докладу, «Президент фирмы м-р Уилсон заявил, что на предприятиях “Дженерал Моторс” работает около 400 000 000 человек. Ежедневно фирма выпускает военной продукции на 10 000 000 долларов». Наибольший интерес у советской стороны вызвали завод дизель-моторов, законченный постройкой и пущенный в 1938 г., и завод «Герн Стэд», изготовлявший «авиационные приборы, гироскопический компас и искусственный горизонт»¹²⁵.

Здесь советской делегации был снова оказан теплый прием: «Следует отметить о внимательности и дружественном отношении, проявленном к нам руководителями фирмы “Дженерал Моторс”, и в частности президентом фирмы м-ром С. Е. Уилсоном. За завтраком, который был дан для нас фирмой “Дженерал Моторс”, м-р Уилсон обратился с речью к собравшимся, в которой подчеркнул большую роль СССР в данной войне и необходимости сотрудничества между странами в послевоенное время».

Представители ПЗК процитировали принципиально важные положения о развитии послевоенного экономического сотрудничества, которые высказал в своей речи в январе 1944 г. Председатель совета фирмы «Дженерал Моторс» А. П. Слоан: «после победы Объединенных Наций... повсюду возникнет общее стремление к повышению жизненных условий и желания жить лучше... Мы должны идти к разрешению послевоенных проблем двумя путями — путем

расширения основы обмена товарами и обслуживания путем поощрения индустриализации заграницы. На первый взгляд эти два подхода противоречат друг другу», поскольку «чем больше мы экспортируем капитал, [...] тем меньше нам придется экспортировать товары и предоставлять услуги. Но это только так до известной степени. По мере того как страны совершенствуются экономически и увеличивают свою покупательную способность путем развития своих собственных естественных богатств соответственно увеличивается объем их внешней торговли. Весь темп мирового прогресса получает сильный стимул. Поэтому нам следует помогать другим в их созидательной работе. В то же время это будет в наших собственных интересах». На эти мысли сослался и президент фирмы «Дженерал Моторс» Уилсон во время встречи с советской делегацией. В заключение визита он заявил, что «вышеуказанным принципом, изложенным в речи м-ра Слоана, фирма “Дженерал Моторс” намерена руководствоваться в своих взаимоотношениях с иностранными странами после войны, и он надеется, что этот принцип поможет развитию дружественных и экономических отношений между СССР и Америкой»¹²⁶.

В целом по итогам бесед с руководителями автомобильных фирм «Крайслер», «Форд» и «Дженерал Моторс» авторы доклада Л. Г. Руденко и А. А. Ростарчук сделали вывод, что «эти ведущие фирмы уже всерьез работают над послевоенными проблемами, тщательно изучая как вопросы внутреннего рынка, так и вопросы экспорта». По их сведениям, выпуск американскими фирмами автомобилей в размере 6 500,000 единиц предполагался уже в первые послевоенные годы», и при этом «немалый интерес для автомобильных фирм представляет советский рынок», а потому «изучение автомобильной промышленности США и технических достижений американской автомобильной индустрии за годы войны имеет большой интерес для нас»¹²⁷. Таким образом, деятельность представителей ПЗК в годы войны способствовало сбору важнейшей технической информации и разработке идей послевоенного экономического сотрудничества с США. Эта линия следовала в общем русле отношений между СССР и США в те годы.

Обширный комплекс форм и методов «технического сотрудничества», который позволял «выуживать» техническую информацию, можно выявить из отчетов отделов ПЗК. Приведем в качестве примера обстоятельный отчет шинной группы Отдела промышленных установок ПЗК о работе с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г. Как мы помним, поставка оборудования для шинного завода долго задерживалась американцами, но, в конце концов, в СССР было поставлено оборудование самое современное, а советские инженеры были допущены к максимальному ознакомлению с новейшей техникой.

В своей «битве за шинный завод», особое внимание работники ПЗК уделяли «обеспечению качества и комплектности товаров при приемке и [...] отгрузке». По данным шинной группы, все оборудование завода состояло из двух групп: 1 — «бывшее в эксплуатации оборудование, переданное фирмой “Форд Мотор К^о”», 2 — «новое оборудование, приобретенное по контракту у различных фирм». Оборудование первой группы они расценивали как «удовлетворительного качества», иногда имевшее дефекты, второй — как в основ-

ном «отвечавшую требованиям контрактов». Важным достижением советских представителей можно считать то, что им все же удалось добиться поставки американцами самого технически совершенного оборудования для шинного завода. Согласно вышеуказанному отчету, «до заказа оборудования для шинного завода наши специалисты имели возможность ознакомиться с оборудованием большинства заводов наиболее крупных фирм США» и выбрать новейшее оборудование, лучшее на каждом из заводов США. В результате поставленный в СССР «завод был скомплектован из оборудования “последнего слова шинной техники”... Если на заводах американских фирм наши инженеры видели только отдельные агрегаты наиболее современного оборудования, а остальное оборудование по конструкции было уже устаревшим, наш завод по насыщенности современным оборудованием не имел себе равных в США...». Завод оборудован новейшими моделями станков для конфекции покрышек, для изготовления браслет, экспандерами, вулканизационными прессами, станками полуавтоматами для стыковки ездовых камер, покраски покрышек, станками для балансировки покрышек, машиной для пропитки корда и др., чего в полном комплекте не имеет ни один шинный завод США»¹²⁸.

Так, по гордому заявлению работников ПЗК, «завод исключительно насыщен конвейерами и транспортерами, чего не так много на других шинных заводах США. Бенбери (тяжелое оборудование) оборудованы автоматической развеской и загрузкой ингредиентов, чего нет ни на одном шинном заводе США».

Далее в отчете содержалась характеристика методов изучения американской техники. Первый способ, который позволял изучать технику наиболее обстоятельно, без спешки, «показухи» и иногда стремления «скрыть» все лучшее от гостей, что было свойственно краткосрочным визитам, — «путем систематического изучения отдельных производственно-технических вопросов на основе договоров на техпомощь, заключенных с американскими фирмами». Так, согласно отчету, в 1943 г. было организовано «две производственных практики для инженеров шинной группы. Первая — на заводах фирмы Армстронг, Раббер К^о, в Нью-Хэйвене (Канз.) и Натгус (Мисс.) по договору от 16 ноября 1940 г. и дополнительному соглашению к нему от 1 июня 1942 г. Производственной практикой было охвачено 6 инженеров [...] Все отчеты инженеров высланы в Наркомрезинпром [...] Договорились о новой практике 15 чел. (там же) с 15 августа 1944 г. на срок 9 месяцев»¹²⁹.

Вторая практика была организована для двух инженеров (С. С. Смирнов и П. В. Юдин) по договору с фирмой «Бристоль» от 22 октября 1943 г. (в области измерительных приборов). Их производственное обучение продолжалось 6 месяцев — с ноября 1943 по апрель 1944 г. по «специальной программе»: «3 месяца инженеры провели на заводе фирмы Бристоль, где изучали теорию, конструкцию и сборку измерительных приборов, а остальные 3 месяца — на различных заводах, где, кроме того, изучали эксплуатацию приборов. Стоимость обучения выразилась в 6000 долларов». И судя по отзывам самих инженеров, и по качеству полученного ими материала, «обязательства фирмы “Бристоль” выполнены полностью»¹³⁰.

Второй метод собирания информации — «путем использования поездок на инспекцию оборудования», для изучения технических вопросов «конструкции и эксплуатации приобретаемого оборудования». В качестве примера здесь приводилась «поездка инженеров А. В. Ефремова и Г. С. Николаева на завод фирмы Марлей К°, в Канзас-Сити, в октябре 1943 г. На заводе была предоставлена возможность подробно ознакомиться с изготовлением деталей оборудования (градирня — контракт № 10940), рабочими чертежами и самим производством. Кроме того, фирма организовала поездку в г. Баффало на осмотр монтажа аналогичной градирни». По материалам, полученным в результате этих двух посещений, инженеры составили отчет, который был послан в Москву в январе 1944 г., и написали статью для журнала «Американская техника и промышленность», которая была напечатана в июньском номере.

Вторая поездка инженеров А. В. Ефремова и Г. С. Николаева была на завод фирмы «Уортингтон Памп», где изготавливалось оборудование для холодильной установки по контракту № 10008». После проведения ими инспекции оборудования, советским инженерам «был разрешен осмотр производства завода, а также была организована поездка на монтаж аналогичной установки, но большей производительности. Кроме того, фирма устроила осмотр холодильной установки, изготовленной конкурирующей с ней фирмой “Корнер Корнер”. По материалам, полученным во время поездок, составлен отчет (выслан в Москву) и написана статья в журнал “Американская техника и промышленность”».

Третьей была «поездка на завод по производству газовой сажи фирмы Кабой в г. Тампа (Тексас) инженеров С. И. Бартенева, А. И. Марей и Е. В. Проккоца (февраль 1944 г.). Поездка была организована в связи с имевшимися предложениями фирмы на поставку оборудования для пеллетизации газовой сажи. Во время посещения завода осмотрено производство газовой сажи канальным способом»¹³¹.

Кроме того, руководство фирмы опять-таки выступило инициатором расширения рамок визита советских инженеров: «с согласия президента фирмы, который лично руководил осмотром производства, была устроена поездка тех же инженеров в исследовательскую лабораторию фирмы в г. Бостон». Отчет о поездку был выслан в Москву в марте 1944 г.

Четвертая поездка — «инженера Г. С. Николаева на завод фирмы “Бриджвотер”, где изготавливались гравировальные станки для гравировки рисунка форм (контракт № 52506). Во время посещения тов. Николаев изучил работу станков и их деталей. Отчет выслан в Москву в январе 1944 г.».

Далее следовало посещение шинно-ремонтных мастерских целой группой советских инженеров, в которую вошли П. С. Макеев, В. В. Горохов, С. И. Бартенев, С. С. Смирнов, В. А. Ус. Эти люди, как говорилось в отчете, «дали очень ценный материал по организации шинно-ремонтного дела в США. Материалы неоднократно высылались в Москву в адрес Наркомрезинпром».

И наконец состоялась «поездка инженеров В. В. Горохова и В. А. Ус на заводы фирмы Бик К° для осмотра приобретаемого нами оборудования по балансировке шин в декабре 1943 г. В результате поездки удалось подробно

ознакомиться с организацией станций и работой балансировочных станков для шин и транспортных средств. Отчет выслан в Москву в январе 1944 г.»¹³².

В заключение отчета шинной группы указывался важный организационный момент, что «организация такого рода поездки в большинстве случаев возможна при наличии контрактов с фирмами. В противном случае Военный департамент отказывает в разрешениях на посещение заводов, даже при наличии согласия фирмы». В качестве примера приводился случай, когда было отказано в выдаче разрешения инженерам В. В. Горохову и С. Н. Бартеневу осмотреть новую установку для пропитки корда на заводе «ZacPizeComp».

Имели место также случаи, когда даже «при наличии разрешения из Военного департамента сами фирмы не допускали наших инспекторов до осмотра производства (“Гриннель К⁰⁰”, “Форрель-Бирм”) и организовывали инспекцию оборудования на складе вне производства».¹³³

Еще один метод сбора технической информации — «путем организации разовых посещений заводов с целью осмотра работы оборудования, аналогичной закупленной для шинного завода». По образному выражению авторов отчета, «эти поездки по существу носили экскурсионный характер, ибо осмотр производства длился всего несколько часов. За истекший период состоялась всего одна поездка такого рода на шинные заводы США, а остальные были сделаны в период май — июнь 1943 г.».

Более распространенный комплексный метод — путем посещения научно-технических конференций и съездов, а также промышленных выставок. Согласно отчету, «за истекший период были посещены осенние и весенние сессии Американского химического общества (Отделение резины и каучука), весенняя сессия Американского общества стандартов (ASTM), выставка химической промышленности в Нью-Йорке и техническая выставка фирмы “Гудри”». В марте 1944 г. в Москву была отправлена обстоятельная информация «по различным вопросам технологии резины, доложенным на весенней сессии ASTM».

И наконец, последний из выделенных методов добывания информации советскими инженерами был обозначен так: «путем использования случайно представившихся возможностей от американских фирм или их представителей для получения технической информации». В качестве примера в докладе приводилась «поездка инженеров А. И. Марей и С. С. Смирнова в этом году на регенераторный завод фирмы “Мидвест Риклейшит К⁰⁰” через посредство доктора Хаузард (так в документе. — *Примеч. авт.*). Отчет о поездке выслан в Москву в июне 1944 г.». Среди всех вопросов организации производства, с которыми удалось ознакомиться советским инженерам, авторы документа выделили «вопрос об организации участка подготовки шин и регенерации». Был выделен метод организации, предложенный данной фирмой: «взять из производства все слойнораздирочные машины и заменить их мощными креппер-вальцами, дробящими целиком всю покрышку. Рентабельность этого мероприятия по данным фирмы показана в отчете гг. Марей и Смирнова».

Не меньший интерес, с точки зрения советских представителей, представляли материалы, полученные «во время поездки инженеров В. В. Горо-

хова и А. И. Марей на государственную станцию по дорожным испытаниям автопокрышек в Сан-Антонио (Тексас)»¹³⁴, отчет о которой также был выслан в Москву в июне 1944 г.

В целом задача сбора технической информации являлась одной из ключевых для всех отделов ПЗК. Во многих отчетах отделов отмечались невиданные возможности, которые открылись перед советскими представителями. Так, в отчете отдела кабельных изделий по выполнению Третьего протокола говорилось, что «в период настоящей войны мы получили большие возможности посещать и знакомиться со многими предприятиями США в разрезе наших заказов. Кроме того, благодаря... хорошим отношениям с фирмами... и отдельными представителями американских органов, нам иногда удается получить ценную техническую информацию, которую раньше мы не могли получить ни при каких обстоятельствах (материалы по ВЧ кабелю, полевому проводу, подводному кабелю и т. д.)»¹³⁵.

И общим для всех отделов являлись жалобы на недостаток кадров, людей, владевших специальными знаниями и английским языком, которые могли бы обработать и использовать открывшиеся перед ними информационные возможности.

Согласно отчету о работе Отдела железнодорожного оборудования с 1 июля 1943 по 1 июля 1944 г., «для изучения американского паровозостроения работникам локомотивной группы предоставляются прекрасные условия, т. к. все работники группы имеют постоянные пропуска и 2 лучших паровозостроительных завода “Алко” и “Болдвин”. Кроме того, в связи с оформлением заказа и для возможности изучения ремонта и эксплуатации паровозов были организованы выезды работников группы в депо и паровозоремонтные заводы, [...] организованы поездки на американских поездных паровозах. Таким образом, были осмотрены паровозоремонтные заводы в Алтуне, Рединге, Кумберленде, Мильвоки и Балтиморе, а также депо в Вашингтоне и Бронзвике». Результаты работы по сбору информации отражались в обязательных для всех «командированных» публикациях статей в американских журналах, а также посылке отчетов и материалов в СССР. В последнем отношении органы, получавшие информацию — в данном случае Машиноимпорт НКВТ — отмечали такие недостатки, как «медленность доставки этих материалов, т. к. самолетом удавалось отправить незначительное количество материалов, а доставка паромом в целом берет часто до 6 месяцев»¹³⁶.

Вместе с тем по ряду новейших разработок изделий военного назначения соблюдалась строгая секретность. Например, из доклада о работе отдела артиллерии и боеприпасов от 28 июня 1944 г. явствует, что в этой области у советской стороны было «недостаточно технической информации по производству вооружения и боеприпасов. Эти данные получить почти невозможно, т. к. ни на один более или менее хороший завод не пускают. Можно... сказать, что для Америки чисто количественная сторона выпуска боеприпасов не является характерной. Она может выпускать любое количество, если в этом будет необходимость. В настоящее время идет сокращение выпуска как боеприпасов, так и некоторых калибров артиллерии, в особен-

ности зенитной... Следует признать, что мы плохо знаем производственные мощности Америки»¹³⁷.

В других отделах допуски к информации носили очень ограниченный характер. Например, по Интендантскому отделу, согласно отчету от 26 июня 1944 г., «ввиду того, что разрешения на посещения фабрик и заводов, вырабатывающих товары интендантского снабжения Военным министерством выдавались только в исключительных случаях, отделу было трудно выявить что-либо из технических новинок, применяемых в американской промышленности. В тех случаях, когда отдел получал такие разрешения, то это были второстепенные предприятия или просто мастерские... В печати в настоящее время технические новинки не появляются». Советской стороне было известно лишь самое общее положение, что «текстильное машиностроение почти целиком переключено на военные производства»¹³⁸.

В других отделах работа шла с переменным успехом — удавалось добыть много технической информации, но по некоторым статьям она поступала с трудом. Так, в отчете Авиационного отдела по рубрике «Техническая информация за период действия 3-го протокола» содержался обширный список технических материалов, собранных и подготовленных инженерами этого одного из важнейших отделов ПЗК. Например, «личным составом Авиатдела в апреле 1944 г. составлен обзорный отчет по вопросам: а) авиапромышленность США за период 1941–1943 гг.; б) оценка боевых самолетов ВВС США; в) технические новинки, введенные на самолетах, моторах и применяемые в производстве; г) Опытное строительство самолетов, моторов и оборудования к ним; д) тенденции развития самолетов и моторов в США, [...] з) краткий обзор авиапромышленности США и характеристики заводов: “Дуглас Аэрокraft Корпорейшн”, “Норд Америкен Авиэйшн”, “Белл Аэрокraft Корпорейшн”, “Кертисс”, “Рипаблик”, “Боинг”, “Консолидейтед”, “Райт”, “Пратт Уитней” и список заводов авиапромышленности; и) краткое описание самолета В-29». Этот отчет был отправлен 22 апреля 1944 г. в Москву лично с начальником Авиатдела инженер-полковником тов. Пискуновым.

Была налажена четкая система поступления информации по поставлявшимся в СССР самолетам. Согласно отчету, «все новые технические приказы ВВС США по поставляемым самолетам, их моторам, вооружению, оборудованию и приборам отправляются два раза в месяц (диппочтой) в количестве 5 экземпляров в адреса: 1. НКВТ — генерал-майору И.Т.С. тов. Семичастному. 2. ВВС КА — генерал-майору авиации тов. Левандовичу. Наиболее важные технические производства, инструкции и каталоги запчастей посылались дополнительно от 20 до 50 экземпляров, как по инициативе отдела, так и по запросу из Москвы»¹³⁹.

Отправлявшиеся в СССР материалы сопровождались письмами с квалифицированными оценками этих материалов ведущими инженерами. При этом имелась категория срочных заказов — так называемые «ордера срочного действия», которые обрабатывались в Авиатделе немедленно и отправлялись в СССР без задержки, и по этим ордерам давались «наиболее исчерпывающие пояснения». В документе отмечались тем не менее отдельные слу-

чай, когда ордера срочного действия поступали от ВВС США «с опозданием на 3–4 месяца». В связи с этим отделом было «послано письмо полковнику Пейдж с просьбой объяснить причины запаздывания этих ордеров и ликвидировать такие явления в дальнейшем»¹⁴⁰.

Что касалось «информации по новым объектам», то этот участок работы руководители Авиаотдела считали наиболее сложным, поскольку, по их словам, «получение материалов по новым самолетам, моторам и агрегатам очень трудно, а подчас невозможно». Главный аргумент американской стороны заключался в том, что их советские партнеры имели право получать материалы, относившиеся только к самолетам, которые реально поставлялись в СССР по ленд-лизу. Благодаря настойчивости советским инженерам удалось зачастую раздобыть информацию о новых самолетах, которые СССР не получал. Согласно документу, в 1943–1944 гг. были отправлены материалы по таким самолетам, как «Р-61, С-69, Р-70, Р-51, С-46 и по моторам: Райт-3360, Пратт Уитней-2800-10, Аллисон-3420».

Среди полученных «новинки авиатехники» были отмечены такие как: технология «впрыска воды в цилиндры двигателя, [...] реактивный мотор для самолета Р-59», а также целый ряд собранных советскими представителями научно-исследовательских трудов американского авиационно-технического сообщества: а) репорты НАКА за 1943–1944 г. — 54 наименования; б) материал АЕ за 1943–1944 г. — 98 наименований; в) технические доклады 12-го съезда Авиационного института (1944 г.) — 22 доклада; г) отчеты ВВС США по испытанию самолетов, моторов и винтов — 123 отчета». Кроме того, Авиаотделом были закуплены книги в количестве 118 наименований по различным отраслям техники, и отправлены в Москву, а также за 1944 г. выписано 24 технических журнала в 2-х экземплярах, один экземпляр из которых регулярно отправлялся в СССР.

В целом в отношении дела изучения авиатехники США весь инженерный состав Авиаотдела имел конкретные технические задания, согласно специальному приказу председателя ПЗК о сборе технической информации. Аналитики этого одного из ведущих по квалификации сотрудников отдела четко сформулировали причины трудностей в получении ими информации и сформулировали предложения по улучшению этого дела.

В качестве первой причины они неожиданно назвали нежелание советской стороны делиться достижениями своей авиатехники с американцами: «В связи с отсутствием технической информации с нашей стороны по отдельным запросам специалистов “Райт Филд” (крупный авиационный исследовательский центр в США. — *Примеч. авт.*), последние не заинтересованы в снабжении информацией нас, т. к. получить какую-либо информацию от Авиаотдела им не удастся»¹⁴¹.

При этом вмешался и личностный фактор: по словам работников Авиаотдела, «американцы часто вспоминают инженера Шумовского, который обещал дать специалистам Райт Филд Труды ЦАГИ (знаменитый Центральный аэрогидродинамический институт в г. Жуковском. — *Примеч. авт.*) и другую техническую литературу в обмен на полученный им от них

большой информационный материал. Поэтому Райт Филд, как правило, не дает материал и информацию по самолетам, моторам, оборудованию, не поставляемому в СССР. Специалисты Райт Филд просят дать им часть Трудов ЦАГИ, журналы “Техника Воздушного Флота”, “Самолет” и учебные пособия».

В итоге специалисты Авиаотдела посчитали, что «отсутствие взаимной информации очень ограничивает дело технической информации по линии ПЗК» и выступили с предложением: «Целесообразно изредка удовлетворять “Райт Филд” технической информацией, не представляющей ценности для нас», а «номенклатуру — что можно дать, желательно уточнить и подобрать в Москве».

Второй причиной трудностей в получении информации сотрудники Авиаотдела считали фактор, действовавший в отношении многих других отделов ПЗК: «Военный департамент отказывает в посещении и постоянном пребывании наших представителей на заводах, моторных и винтовых»¹⁴².

Третья причина была сформулирована своеобразно — часть вины перекладывалась на начальство в Москве. По мнению работников Авиаотдела, «имеются технические задания (полученные из Москвы) общего, неподработанного [...] характера, например: а) Данные о всех самолетах противников и союзников: Японии, Германии, Англии, б) Все что делается в части экспериментальных (т. е. особо секретных) работ по камере сгорания (реактивного двигателя) и компрессору, в) Устройство (всех) локейторов в Англии и Америке и т. п.».

В связи с этим они считали желательным, чтобы «исполнители, изготавливающие технические задания, знали специфику и условия работы инженеров ПЗК, которые “все” дать не могут», поэтому необходима концентрация на самом важном.

И наконец, авторы отчета Авиаотдела предложили «создать в Москве единый центр по сбору и комплектации в одном экземпляре всех направленных нами в Москву технических материалов». Ссылаясь на случаи потери документов, посланных только в одном экземпляре одной организации, они констатировали, что «без единого центра материал может рассыпаться и даже исчезать»¹⁴³.

Одним из важнейших направлений сбора новейшей технической информации стала работа Отдела связи ПЗК. Из отчета Отдела связи за период Третьего протокола следовало, в частности, что «для знакомства с американскими радиолокаторами было сделано 6 посещений американских частей и аэродромов. Два посещения были сделаны в Центральную военную радиолокационную лабораторию в Ивансе. Однако изучение американской локаторной техники и отсылаемая техническая информация были недостаточно полны из-за особой секретности, которой обставлена в США радиолокационная техника». Результаты поездок оформлялись согласно принятому в ПЗК порядку: «Переведены на русский язык и сданы инструкции по радиостанциям и другой аппаратуре. При поездках на фирмы, в депо или на радиоустановки и при посещении представителями фирмы, инженерами... предоставляются отчеты, содержащие краткую техническую информацию об аппаратуре, выпускаемой данными фирмами». Собран целый ряд каталогов и инструкций от фирм, которые отсылались в Москву.

Особо выделен в отчете ряд технических новых направлений, которые вызывали повышенный интерес советских представителей. К ним относилось изучение проводной связи: «С новейшей техникой в области дальней связи и телеграфии наши инженеры познакомились впервые. Несмотря на недостаток времени... и явное нежелание фирм показывать предприятия связи и, в особенности, лаборатории», инженерам отдела связи удалось посетить «заводы фирм “Вестерн Электрик”, “Федерал Телефон энд Радио”, “Автоматик Электрик”, “Соллар”, “Корнел Дюбиле”. На этих заводах удалось ознакомиться, правда, во многих случаях поверхностно, с производством, технологией и испытаниями следующей аппаратуры: 1) Новейшей высокочастотной аппаратуры дальней связи, а именно 12-канальной системы J-2, трехканальной системы телефонных усилителей. 2) Селеновых силовых выпрямительных установок. 3) Аппарата АТС системы “Страуждер” и “Ротсри”. 4) Телефонных коммутаторов. 5) Телетайпов. 6) Конденсаторов». Кроме того, представители Отдела связи посетили «ряд эксплуатационных предприятий связи и лаборатории проводной связи сигнального корпуса»¹⁴⁴.

По всем вышеперечисленным темам были отправлены отчеты в Москву, причем как особое достижение был отмечен тот факт, что «по 12-канальной системе в отчете удалось привести важнейшие нормы и допуска, которыми руководствуются на заводе при испытании плат этой аппаратуры».

К отчету прилагался полный список посещений заводов, список электрооборудования, а также определялись основных виды и цели командировок. Основными целями посещений заводов являлись либо «изучение производства и технологических процессов», либо «посещения по заказам, имеющимся в портфеле заказов» (последних визитов за отчетный период насчитали 20). Отмечалось так же, как и в других отделах, что в связи с большой загруженностью инженеров работой, они могли выезжать на заводы только раз в месяц, и сроком только на 2–3 дня.

Инженеры Отдела связи за период с 1 июля 1943 г. по 30 июня 1944 г. написали ряд статей в журналы, а также 7 статей «в справочник Американской техники и промышленности». Список последних дает представление о тематике и персоналиях: «1) радиопромышленность США — авт. Ф. И. Белов (начальник Отдела связи. — *Примеч. авт.*), И. А. Романов, 2. Передающие радиостанции — М. С. Нейман, 3. Радиоприемники — А. К. Гоздевский, 4. Радиоизмерительная аппаратура — А. В. Дубинин, 5. Аппаратура дальней связи — А. Е. Плешков, М. У. Поляк, 6. Аппаратура местной связи — Б. А. Костянян, 7. Телеграфная аппаратура — К. П. Лишай»¹⁴⁵.

В качестве типичного отчета о командировке советского инженера на американское предприятие можно привести отчет представителя Авиаотдела ПЗК инженера подполковника А. В. Данилина о командировке на завод фирмы «Консолидейтед Инжинеринг Корпорейшн», направленный в Инженерный отдел НКВТ майору Семичастному 14 ноября 1944 г. (на русском и английском языках). Основной целью командировки было изучение новейших видов электрооборудования. К отчету были приложены следующие документы: «описания электрооборудования для измерения вибраций низкой частоты

на самолетах; технические требования на электрооборудование такого типа; каталог электроприборов, изготавливаемых фирмой “Консолидейтед Инжинеринг”; чертежи и технические данные гальванометров той же фирмы; отчет об испытании этого электрооборудования; отчет инженер-подполковников Данилина и Гуреева о посещении Отдела динамических испытаний самолетной лаборатории “Райт Филда”».

В пояснении к отчету указывалось, что весь материал был «предназначен для изучения и работы с электрооборудованием для изменения вибраций на самолете, которое в настоящее время поставляется в Советский Союз по реквизиции № 11936. Указанные материалы представляют интерес для НИИ ВВС и НКАП». Составители материалов требовали распоряжения соответствующих работников НКВТ о направлении сведений в те организации, которые получают оборудование для измерения вибраций на самолете».

Далее следовали подробное техническое описание электрооборудования, фото так называемого «уравновешенного мостика Уитсона», осциллографа и других деталей, и указывалось, что «устройство могло быть использовано не только на самолете, но и на других объектах», таких как мосты, подъемные краны и др. Автор отчета формулировал также свои умозаключения о перспективах: «на основании бесед с инженерами на авиационных заводах “Дуглас” и “Норд Америкен” в г. Санта-Моника и в инженерном отделе фирмы “Consolidated Engineering” можно заключить, что подобное оборудование для изменения вибраций на самолетах, за последние 3–4 года широко используется на самолетно-строительных заводах и Авиационным научно-исследовательским институтом в США».

По итогам командировки констатировалось, что «в настоящее время фирма построила, в новом варианте, один комплект электрооборудования для измерения вибраций на самолете, в соответствии с техническими условиями, согласно контракта с армией. Этот первый комплект в настоящее время проходит испытание и в августе должен быть послан в Советский Союз».

С точки зрения Данилина, «новый вариант принципиально не отличается от подобного оборудования, ранее изготавливавшегося фирмой. Он является дальнейшим усовершенствованием этого оборудования». В целом же изучаемое оборудование получило от советского инженера самую высокую оценку: «Оборудование имеет сложную электрическую схему, “деликатное исполнение”, что требует от обслуживающего персонала высокую квалификацию»¹⁴⁶.

В типичный отчет входило не только узкоспециальное описание данного оборудования, но и работы фирмы — объекта командировки в целом. «Consolidated Engineering» была не последней фирмой в США — достаточно сказать, что президентом фирмы был «м-р Hoover, сын бывшего Президента США». Главный завод располагался в г. Пасадена, Калифорния. Особое внимание командированный советский инженер уделил описанию деятельности так называемого Инженерного отдела фирмы, который насчитывал 35–40 человек, и имел специальную научно-исследовательскую группу во главе с «м-ром Howley». Группа занималась разработкой нового оборудования, и имела небольшую производственную базу (испытательные стенды, измерительная аппаратура), где использовались высококвалифицированные

рабочие. В целом Инженерный отдел разрабатывал все «опытные конструкции приборов и деталей», а также направлял своих инженеров на фирмы, который применяли на практике оборудование, изготовленное фирмой “Consolidated Engineering”» «для обучения установке и регулировке в условиях эксплуатации оборудования». В результате этих командировок Инженерный отдел имел информацию об «условиях эксплуатации оборудования» и практические требования, и мог на этой базе «проектировать более совершенное оборудование».

Данилин подробно описал работу «отдельного инженера», который, по его наблюдениям, «сам лично проводит все испытания, черновой работой не гнушается (лично принимает участие в монтаже схем, иногда изготовлении отдельных деталей)», то есть практически работает руками. Кроме того, каждый американский инженер имел свою «личную черновую тетрадь», в которой тщательно фиксировались результаты работы (конечные результаты испытаний, отдельные схемы, литература, относящаяся к тому или иному вопросу)¹⁴⁷.

По поводу завода в Пасадене в отчете были отмечены общие параметры — 140–150 человек, 25–30 станков. Завод изготавливал так называемые «трясущиеся столы» для калибровки пикапов, которые позволяли производить «плавную регулировку частоты вибраций», а также производил пикапы, осциллографы. На предприятии имелись сборочный цех, испытательная лаборатория, конструкторское бюро (состоявшее из 56 человек), а также склад сырых материалов и готовой продукции.

Об участии в работе советского представителя американской стороны Данилин высказался следующим образом: «Администрация и инженеры относятся к нам хорошо. Могут оказать нам помощь: главный инженер м-р Haskins, инженеры м-р Olson и Sepitor»¹⁴⁸.

Следует подчеркнуть, что в своих выводах-рекомендациях по итогам командировки инженер формулировал своего рода указание для постоянных представителей ПЗК, чем-то напоминавшее задание на сбор разведывательных сведений. В разделе «Выводы» выделялись следующие основные положения: «а) Электрооборудование для измерения вибраций низкой частоты на самолетах представляет большой интерес для НИИ ВВС КА, ЦАГИ, НИИ спецслужб и самолетно-строительных заводов и ВВС Красной Армии.

б) Необходимо собрать весь материал по изготовлению подобного оборудования другими фирмами США.

в) Подробно изучить вопрос о методике анализа и расшифровки полученных кривых при помощи указанного оборудования». Для этого «необходимо дать задания нашим инженерам в Райт Филде, инженер-подполковнику тов. Гурьеву выяснить как практически американцы используют это оборудование на самолетах и выяснить методику использования (дешифрования) осциллограмм.

с) Дать задания нашему Отделу информации приобрести литературу согласно приложенного списка.

д) Собрать материал по приборам для измерения растяжений (straingange)»¹⁴⁹.

Помимо постоянных работников ПЗК СССР в США, Объединения НКВТ посылали в США так называемых временных приемщиков, количество

которых к концу 1944 г. было внушительным. Согласно данным, приведенным Начальником сектора учета торгпредств Я. Злотниковым, список временных приемщиков НКВТ, командированных за границу по состоянию на 1 декабря 1944 г. выглядел следующим образом¹⁵⁰:

Январь — ноябрь 1944 г.

В США	
В/о «Машиноимпорт»	57 чел.
В/о «Технопромимпорт»	109 чел.
В/о «Станкоимпорт»	47 чел.
В/о «Разноимпорт»	1 чел.
В/о «Техноэкспорт»	11 чел.
В/о «Экспортхлеб»	7 чел.
В/о «Промсырьеимпорт»	2 чел.
<hr/>	
Итого в США	236 чел.
В Англию	
В/о «Машиноимпорт»	11 чел.
В/о «Технопромимпорт»	5 чел.
В/о «Станкоимпорт»	10 чел.
<hr/>	
Итого в Англию	26 чел.
В Канаду	
В/о «Машиноимпорт»	6 чел.
В Швецию	
В/о «Технопромимпорт»	5 чел.
<hr/>	
ВСЕГО	273 чел.

Таким образом, львиная доля командированных отправлялась именно в США, но отправлялись приемщики еще в ряд стран.

4. Деятельность Закупочной комиссии в конце 1943–1945 гг.: реорганизация и особенности работы в новых условиях

Как уже отмечено выше, в конце декабря 1943 г. по инициативе НКВТ произошла смена руководства Закупочной комиссии. Генералу Беляеву был предъявлен рад претензий со стороны руководства НКВТ, таких, как «потеря ответственности», контроля над выполнением директив и нарушение секретности. На заседании Комиссии под руководством нового ее председателя, генерала Л. Г. Руденко, от 22 декабря 1943 г. обсуждалось «решение Коллегии НКВТ по

отчету бывшего председателя ПЗК генерал-майора Беляева А. И». Практически все выступавшие на заседании члены ПЗК — старые и новые — выступали в поддержку этого решения. Первым высказался тов. Минаков (инженер-капитан 2 ранга. — *Примеч. авт.*), который сосредоточился на ключевом вопросе о секретности: «Вопрос сохранения государственной тайны у нас, в Закупочной комиссии, связан с наличием большого количества американских сотрудников. До сих пор мы не могли этот вопрос решить и формально делали нарушения приказов о сохранении секретности... Я бы хотел, чтобы генерал тов. Руденко в возможно короткий срок внес ясность в этот вопрос»¹⁵¹.

И. А. Еремин выступил также с одобрением решения Коллегии НКВТ о недостатках в работе ПЗК. Он подчеркнул такие серьезные нарушения: «Выполнению директив наркома не уделялось достаточно внимания. Когда, в частности, по моему отделу начали подбирать материалы за 3 месяца, то нашли ряд телеграмм, которые просто затерялись в большом объеме работы». Серьезные недостатки наблюдались по важному вопросу о «комплектности отгрузки нашего оборудования. Нарком приказал отправить для освобожденных районов генераторные станции. Из 135 генераторных станций — 85 станций отгружены не комплектно. Нарком прямо пишет, что мы сорвали восстановление освобожденных районов. Когда мы начали разбираться, как могло это случиться, то оказалось, что мы сделали большой грех. Сейчас приняли меры для исправления». Еремин привел и другие случаи «неукомплектования» отправлявшегося в СССР оборудования. Он выделил и недостатки маркировки: «Вносит огромную путаницу и невозможность пуска в эксплуатацию плохая маркировка».

В качестве «первоочередной задачи» Еремин указал на необходимость «доукомплектовать оборудование, уже находящееся в СССР»¹⁵².

На вопросах секретности, бдительности и воспитательной работы сосредоточился в своем выступлении тов. Серов. Он подчеркнул, прежде всего, что документ Коллегии НКВТ «направлен на улучшение работы Закупочной комиссии. Говоря о прошедшем периоде в деятельности ПЗК, он отметил, что «отдельные товарищи вносили предложения, критиковали недостатки, но выполнение этих предложений было плохое». Выступавший одобрил решение Коллегии НКВТ о создании Бюро информации, поставил вопрос об улучшении воспитательной работы с кадрами. Особо остановился на вопросе о членах семей работников ПЗК, охарактеризовав этих людей следующим образом: «В Союзе они не работали. Здесь мы их используем, поскольку они имеют среднее и высшее образование. Эти люди требуют чуткого подхода. Мы проводим совещания женщин; многие указали на то, что среди женщин существует плохая дисциплина».

Серов призвал «выполнять решение Верховного Совета» о сохранении государственной тайны. Он обрушился с критикой на «ряд товарищей» из ПЗК: «Некоторые говорят: как можно сохранить тайну, если рядом сидят американцы. Такие заявления показывают, что данный товарищ потерял чувство бдительности. Иноподданные очень интересуются, чем занимаются советские инженеры, мы имеем такие заявления, когда иноподданные говорят: “Надо следить что русские инженеры посылают в Союз”. Из этого можно сделать

вывод, что представляет собой иноподданный. Дается распоряжение начальнику отдела. Последний дает поручение инженеру и некоторые наши работники думают — дать или не давать американцу данное поручение. Здесь думать нечего. Всякий документ для нас является секретным»¹⁵³.

В выступлении начальника отдела металлов Ростарчука главное внимание было сосредоточено на недостатках в работе предшествовавшего руководства ПЗК в обеспечении поставок в СССР и нарушениях планов и указаний наркома. Он обратил внимание на содержащееся в решении Коллегии НКВТ указание, что «за последний год Закупочная комиссия работала недостаточно над выполнением целого ряда важнейших задач, в частности, по вопросу поставки и отгрузки авиационного топлива, нефтяного оборудования и т. д.

Несколько сигналов, которые мы получили от наркома, говорят о том, что работники Закупочной комиссии идут на поводу у американцев. Я считаю, что эти сигналы правильны, в частности, поставка изооктана, нефтяного оборудования улучшилась лишь после того, как мы более настойчиво предъявили требования к американцам в обеспечении подачи грузов. Там, где мы принимали отказы американцев без возражений с нашей стороны, — оборудование и материалы не прибывали и засылались не туда — куда нужно. Отгрузка грузов в северном направлении не идет по плану, который преподан нам наркомом. Даже на сегодняшний день, к последнему конвою, грузы по плану не будут поданы... Настойчивого проведения подачи наших грузов вовремя наша Комиссия не добилась...»¹⁵⁴.

В своем выступлении К. И. Лукашев сосредоточился на критике Коллегией НКВТ недостатков, «которые мы имеем в части оперативного выполнения заданий наркома и его заместителей и в части того, как исправить эти недостатки». Он охарактеризовал основные недостатки в работе ПЗК словами «недисциплинированность, халатное отношение к вопросам поставок» и «потеря ответственности». По словам старейшего и опытного работника внешнеэкономического фронта, «мы посылаем оборудование и считаем этот вопрос законченным, а потом оказывается, что в этом оборудовании не хватает частей, без которых оборудование работать не может.

Инициатива появляется очень хорошая только тогда, когда нарком или его заместитель стукнут кого-нибудь из нас.

Мы привыкли ссылаться при невыполнении какого-либо задания на Военно-промышленный комитет или Ленд-лиз, заявляя, что последние не разрешили этого вопроса... До тех пор пока мы активно не толкнем, эти организации ответа нам не давали.

Товарищи невнимательно относятся к директивам Наркома и создают... неприятное впечатление о работе нашей Комиссии как среди американцев, так и среди нас»¹⁵⁵.

Товарищ Разин также заявил, что считает решение Коллегии НКВТ правильным, и вместе с тем согласился с высказанным ранее Ереминым и Серовым утверждением, что «многие факты Коллегии не были известны». Он предложил в качестве меры по улучшению контроля за повседневной работой

ПЗК практиковать «регулярные отчеты оперативных инженеров на Комиссии и у заместителей председателя Комиссии.

Однако этот выступавший обратил огонь критики и на тех, кто принимал ленд-лизские грузы в СССР, и на тех, по чьей вине грузы доставлялись в плохом состоянии. В частности, он поднял ряд вопросов о работе Объединений НКВТ: «Об упаковке и о многих вещах мы просто не знаем. Узнаем случайно от недавно прибывших товарищей из Союза. Надо, чтобы Объединения регулярно отвечали на наши письма в каком состоянии приходят грузы». По вопросу об «оборудовании в ржавом состоянии» Разин пояснил особо, что «из-за затруднений с транспортом много оборудования лежит в порту по несколько месяцев, а то и по году. Я прошу руководство Комиссии договориться с американским правительством о тщательной инспекции оборудования, которое лежит долгое время и не допускать к отправке оборудование, которое будет признано инспекторами непригодным для отгрузок»¹⁵⁶.

Проблемы сохранения тайны, английского языка и переводчиков коснулся в своем выступлении тов. Степанов. Он описал следующую типичную для работы ПЗК ситуацию: «Часто получаем от наркома срочное задание, [...] благодаря недостаточному знанию английского языка, в первую очередь об этом поручении узнает переводчик, ибо переводчик с нашим представителем идет в какую-то организацию. Перед наркомом следует поставить вопрос, [...] чтобы 10 переводчиков прислали из Союза, чтобы работники по всем заданиям ходили с нашими советскими переводчиками».

«Кто печатает секретный материал?» — ставил вопрос Степанов. И сам же отвечал: «Американские машинистки. Надо, чтобы в каждом отделе была советская машинистка. В отделах много работает абвиклеров — американцев... Необходимо, чтобы работали советские абвиклеры»¹⁵⁷.

Последующие выступавшие также выдвигали практические предложения по улучшению работы ПЗК. Так, тов. Сельдяков предложил «оперативных инженеров аппарата в Портленде подчинить начальникам отделов». По поводу инспекции оборудования на складах он заявил: «Наши инспектора от Комиссии выезжают для инспекции оборудования... Если оборудование непригодно для отправки, по нашему настоянию мы отправляем обратно фирме. Нужно проявлять больше инициативы».

От лица вновь прибывших работников ПЗК на заседании от 22 декабря впервые выступил начальник Валютно-финансового отдела Ф. П. Быстров. Он в частности сообщил, что «Коллегия Наркомвнешторга постановила создать 3 новых отдела в Закупочной комиссии. Эти отделы совершенно новые и они существенно отличаются от других отделов. На Закупочную комиссию возложены новые функции, которых она не имела».

Так, по заявлению Быстрова, «работа по экономической информации до сих пор была поставлена плохо и когда мы уезжали из Москвы, нам говорили, что отделы Закупочной комиссии этой работой часто не занимались... Нам придется работать в тесном контакте с отделами Закупочной комиссии. Наша первая задача — определить права и обязанности наших отделов и укомплектовать их квалифицированными работниками».

По вопросу секретности человек, подчеркиваем, только что приехавший из СССР, высказался в духе представителя «закрытой страны»: «Я новый человек в Комиссии и сразу же столкнулся с этим вопросом... нужно принять самые серьезные меры, т. к. американские сотрудники неизбежно узнают над чем мы работаем»¹⁵⁸.

Итог дискуссии подвел новый председатель ПЗК генерал-лейтенант Л. Г. Руденко, который высказался в довольно конструктивном духе. Во-первых, он указал, что «никаких особых групп по контролю исполнения мы создавать не будем. Практика этих групп себя не оправдала. Контроль возлагается целиком на того, кому поручено выполнение того или другого задания. Поручено начальнику отдела и он отвечает за осуществление контроля исполнения. Как военный человек, он высказался очень четко: «Для военнослужащих это понятно — получил задание, выполни, доложи. Самое главное в работе — уметь заставить своих подчиненных осуществить это золотое правило. Я получил согласие своих заместителей именно так организовать работу».

В отношении «приказа об упаковке и упаковочных листах» Руденко высказался также весьма определенно, сформулировав заодно и общий принцип будущих взаимоотношений с американской стороной: «Нужно определить какие фирмы не хотят выполнять наши заказы, а под какими просьбами имеется солидное основание: недалек тот час, когда мы перейдем на коммерческий расчет. С фирмой, которая в нас заинтересована, мы всегда найдем общий язык. Приказ правильный и к нему нужно вернуться»¹⁵⁹.

Нужно отметить очень взвешенную позицию председателя ПЗК в отношении секретности. Он заявил: «Я не разделяю точки зрения о том, что от всех американцев должно все скрываться и все будет благополучно. Сохранение государственной тайны заключается в том, что каждый исполнитель должен знать столько — сколько ему полагается. Если американцы допущены к выполнению определенного круга обязанностей — пусть выполняют, но вводить их в курс всех указаний и знакомить со сводными материалами не следует»¹⁶⁰.

Постановление ПЗК по вопросу о решении Коллегии НКВТ было также довольно четким и конкретным. В первом пункте его было зафиксировано: «Решение Коллегии НКВТ по отчету бывшего председателя ПЗК генерал-майора Беляева А. И. принять к руководству и исполнению». А далее следовали лаконичные указания по улучшению повседневной работы, как-то: «3. Поручить начальникам отделов обсудить в отделах с оперативным составом замечания НКВТ по работе своего отдела для исправления указанных в замечаниях недостатков. 4. Для контроля за выполнением указаний из Москвы предложить начальникам отделов делать отметки об исполнении на телеграммах и письмах с указанием даты посланного ответа. 5. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 15/XI-43 г. и приказ по НКВТ от 23/ XI-43 г. за № 190, ознакомить всех советских сотрудников Закупочной комиссии для исполнения. 6. Поручить тов. Серову в 3-дневный срок разработать мероприятия по организации дежурств в каждом отделе»¹⁶¹.

Совершенно особая ситуация сложилась в Закупочной комиссии в связи с победой и окончанием войны с Германией. К этому моменту «политическая

и экономическая обстановка» в США резко изменилась. Вот как оценивал изменения ситуации председатель ПЗК Л. Г. Руденко на закрытом совещании ПЗК от 30 мая 1945 г.: «политическая обстановка в США... изменилась в неблагоприятную для нас сторону. Вступление в должность нового президента Трумэна нужно рассматривать как определенное изменение курса политики американского Правительства вправо при активизации действия реакционных элементов страны. Реакционная печать встретила вступление нового Президента одобрительно, отмечая его “умеренные” взгляды и тесную связь с конгрессовскими кругами». Был отмечен и ряд неблагоприятных для СССР кадровых перестановок в составе правительства США: «уход министров юстиции, труда и сельского хозяйства и замена их более “умеренными”, а тем более связанными с конгрессом кандидатурами... Еще более характерным является приглашение Трумэном бывшего президента Гувера — реакционера-консерватора для беседы в Белый Дом...» Все это советский представитель расценил как «новое направление американского правительства»¹⁶².

По словам Руденко, «реакционная печать совершенно изменила свой тон, в особенности по отношению к Советскому Союзу, вплоть до обсуждения возможности войны с СССР, возможности нашего нападения на Аляску и т. д.». Вместе с тем, «отношение печати к вопросам о дальнейших отгрузках в СССР по ленд-лизу в целом было благоприятным и в газетных статьях и заметках даже были попытки оправдать дальнейшие отгрузки в СССР необходимостью поддержания порядка в Европе и в особенности с нашей ролью в японском вопросе, сосредоточении японских войск на нашей границе и возможности нашего вступления в войну с Японией». При этом отмечались «отдельные нападки» на программу ленд-лиза для СССР, в частности «выступление сенатора Тафта против дальнейших отгрузок по ленд-лизу в СССР, причем Тафт связывал это непосредственно с польским вопросом».

С точки зрения экономики, по мнению председателя ПЗК, «проводимый в настоящее время перевод американской промышленности на производство товаров гражданского потребления и обострение с продовольствием отрицательно влияют на поставки по ленд-лизу».

Однако, с другой стороны, наличие больших излишков военного оборудования и необходимость продажи ряда заводов, оборудования и материалов заставляет американцев заботиться о нахождении возможности сбыта этих товаров. Освобождение части рабочей силы благодаря сокращению военного производства, а также частичная демобилизация армии скажутся на увеличении количества безработных, ... ряд отраслей промышленности США уже приступил к сокращению производства (судостроение, авиация и др.) и эта тенденция будет возрастать»¹⁶³.

В целом председатель ПЗК напомнил, что «американские организации еще до окончания войны в Европе начали задерживать отгрузки товаров Советскому Союзу по ленд-лизу и приступили к пересмотру программы отгрузок в СССР». Резкий перелом назрел после капитуляции фашистской Германии 9 мая 1945 г. По сообщению Руденко, «после совещания у Трумэна 11 мая, на котором по сообщениям из печати присутствовали Кроули, Гарриман и представители Гос.

департамента, 12 мая американскими организациями было дано указание портовым агентствам о приостановлении погрузки пароходов, а также о приостановлении движения советских грузов по всем железным дорогам и о разгрузке пароходов с возвращением грузов на склады»¹⁶⁴.

Как описывал эту ситуацию неразберихи и нервозности «по горячим следам», на заседании ПЗК от 14 мая И. А. Еремин, «12-го мая 1945 г. в 12 часов дня нам стало известно, что американскими органами дано распоряжение портам Восточного берега прекратить погрузку судов по майскому плану. По Западному берегу было дано указание грузить только грузы, которые относятся к программе от 17 октября (так называемая программа “Майлпоуст” по снабжению СССР для подготовки к вступлению в войну с Японией. — *Примеч. авт.*).

Мы получили разъяснение, что такое решение было принято высшими американскими правительственными органами и что соответственная нота послана нашему Посольству. Проверкой, мною было установлено, что нота до 2 часов дня посольством еще не была получена». Работники ПЗК срочно «связались с генералом Уэссоном, генералом Йорк[ом]», а затем «мы с тов. Новиковым, который замещает посла, около 7 часов вечера посетили м-ра Клейтона — помощника Гос. секретаря.

В субботу генерал Йорк поставил меня в известность, что все суда, которые встали под погрузку до 12 мая включительно, будут продолжать грузиться согласно наших поданных планов. Это относится как к Восточному, так и к Западному берегу. По Восточному берегу после погрузки этих судов... дополнительных судов американцы давать не предполагают...

По Западному берегу суда, которые встанут под погрузку после 12 мая, будут грузиться только грузами по программе от 17 октября». При этом «в ноте, которую наше Правительство получило, ничего не сказано о том, что погрузка должна быть прекращена, так... указывается на необходимость немедленно пересмотреть номенклатуру отгружаемых грузов, в связи с новой обстановкой, т. е. в связи с прекращением военных действий в Европе»¹⁶⁵.

По словам Руденко, «после нашего энергичного протеста, американцы, в тот же день дали указание об изменении своего первоначального указания и погрузка пароходов стала продолжаться»¹⁶⁶.

Однако, как описывал ситуацию Еремин сразу после принятия решения правительством США, «некоторые американские административные “деятели” поспешили, в результате сделали невероятную путаницу с движением наших грузов в порты. Различные американские организации, как-то: СДС, [...] Вор Шипинг Администрейшн, Ленд-лиз и др. дают указания своим уполномоченным совершенно различные [...] Например, по Западному берегу уполномоченный министерства финансов получил указание — задержать доставку в порты даже рельс». Руководство ПЗК пыталось не допустить «беспорядка и простоя судов в портах Западного берега». Задачами работников Комиссии в первые дни «неразберихи» стали, по словам Еремина: обеспечить «доукомплектование грузов, отгруженных в Советский Союз — это относится к индустриальным отделам, в частности к нефтяным заводам, отдельным тепловым станциям, подъемным машинам и т. д.»; провести «инвентаризацию всех грузов и заказов». Докладчик указал, что «мы должны сделать все воз-

можное, чтобы интересы Советского Союза как можно меньше пострадали. Особенно обращать внимание на такие грузы, как-то: продовольственные грузы, дорожное оборудование, грузовики и т. п., которые раньше мы грузили независимо от той или иной программы»¹⁶⁷.

В выступлении на заседании ПЗК от 16 мая Еремин заострил внимание на том, как должны были вести себя советские сотрудники в резко изменившейся ситуации: «звонят американские представители и требуют приехать или согласовать тот или иной вопрос по телефону, иначе «ваш заказ будет аннулирован». По мнению Еремина, работникам ПЗК оставалось только одно — «никаких сведений без согласования с руководством не давать. Американские представители дошли до того, что звонят секретарям-американкам и требуют от них подробные сведения»¹⁶⁸.

По сведениям докладчика, «после наших переговоров, с субботы, т. е. с момента дачи американскими властями распоряжения о прекращении погрузки наших судов, руководство Комиссии добилось согласия американцев грузить наши грузы в мае и июне месяцах с Западного Берега по старой нашей программе, т. е. по той программе, которую мы представили им в конце апреля.

От тов. Разина я имею подтверждение о том, что все грузы, которые были запланированы на май и июнь месяцы, будут продолжать грузиться по тому плану, который мы представили американцам, т. е. в портах уже имеется распоряжение американских властей о том, чтобы погрузку продолжать. Генерал Уэссон по телефону мне сообщил, что они пока согласились принять к отгрузке все то, что нами было заявлено в апреле на май и июнь». Однако ручаться за то, что это решение не изменится, американский представитель не мог.

Поэтому с точки зрения поведения советских работников, Еремин рекомендовал следующее: «если раньше мы могли требовать и нажимать на американцев, с тем, чтобы получить то или иное оборудование, то сейчас обстановка изменилась. Тактика у нас должна быть иная, т. е. сейчас вы не должны устраивать каких-либо споров, требовать... Просить тоже не нужно, если вы получили отказ, [...] вы об этом должны доложить руководству Комиссии»¹⁶⁹.

О ходе переговоров с американской администрацией доложил Л. Г. Руденко на указанном выше закрытом совещании ПЗК от 30 мая 1945 г.: «При дальнейших встречах представители американских организаций Уэссон и Кроули объяснили, что распоряжение о прекращении всех отгрузок в СССР по ленд-лизу было ими дано ошибочно, но все же вопрос о дальнейших отгрузках был пересмотрен... и изменен, учитывая прекращение военных действий в Европе... В качестве пояснения своих действий, американские организации ссылались на требования конгресса о том, чтобы отгрузки Советскому Союзу по ленд-лизу, в связи с окончанием войны в Европе были прекращены и исключение может быть предоставлено только для снабжения Дальнего Востока, в связи с имеющимися военными интересами США на этом театре военных действий».

При этом, по словам председателя ПЗК, «американские власти сообщили, что они готовы продолжить поставки по доукомплектованию ранее поставленного нам оборудования, или незаконченных поставок, с тем условием если

Советское правительство даст согласие оплатить полную стоимость агрегатов, установок, включая стоимость патентов. В письме от 18 мая Кроули заявил о разрешении продолжать поставки по промышленным заводам по утвержденным реквизициям Советского правительства на ранее указанных условиях. Генерал Уэссон в письме от 19 мая сообщил, что им производится пересмотр заказов на промышленные материалы и оборудование по заключенным контрактам... и запросил нас, не хочет ли наше Правительство купить какие-либо из этих материалов или оборудования за наличный расчет». При этом американские организации продолжали вести переговоры с ПЗК «по отдельным вопросам, причем в основном это связано с возможными отправками на Дальний Восток»¹⁷⁰.

Далее председатель ПЗК сформулировал задачи и программу дальнейшей работы ПЗК в новых условиях. Главный стержень работы: «Мы получили заявку Советского правительства на поставки из США с 1 июля по 31 декабря 1945 года... Мы должны не распускаться, а собраться в кулак и [...] перестроить свои ряды...»¹⁷¹ Особое внимание предполагалось обратить на «первый пункт приказа народного комиссара» — «считать работу с кадрами как важнейшую политическую задачу Закупочной комиссии».

Генерал Руденко сделал программное сообщение о своем визите в Москву: «Мой доклад по военным отделам слушался на специальном военном совещании при члене ГОКО тов. Микояне. На совещании присутствовали представители всех родов войск: генерал армии Хрулев, маршал Пересыпкин, маршал Яковлев, маршал Худяков, генерал-полковник Шиманов, маршал Воробьев и др. Мой доклад длился всего 10 минут. Было принято решение обеспечить отгрузку в первую очередь: 1) Наиболее интересные объекты и остродефицитное оборудование, вооружение, снаряжение. 2) Подработать принципы дальнейших поставок. 3) Принять меры к быстрейшему освобождению иноподданных в военных отделах и к сокращению личного состава в/с в пределах 50%. 4) Основное внимание сейчас уделить отгрузкам спецпрограммы»¹⁷².

В выступлении на закрытом совещании представитель «Амторга» М. Гусев также внес свою лепту в характеристику изменившейся ситуации и особенно проблеме взаимоотношений с американскими фирмами. Он подтвердил, что в целом «обстановка сложилась неблагоприятно... Я хотел бы добавить только два факта. Первый — отставка Нельсона от китайских дел. Как будто это не имеет отношения к нашим операциям. Но как мне стало известно, за свою работу в Китае он ставил вопрос о содружестве с Советским Союзом при разрешении дальневосточных вопросов и в связи с этим о внутреннем объединении Китая. Эти спорные вопросы он докладывал на закрытом совещании деловых людей в Нью-Йорке и в последнее время стало известно, что эти... вопросы не нашли оценки администрации... И второй [факт] — недавний разговор с Чейз Нэшионал Банком по некоторым операциям. Не случайно замечание относительно Моргентгау, которое привели мне недавно: “Сегодня он работает, а завтра может быть Моргентгау работать не будет”. Мне уже сообщали другие работники, которые связаны с ним, что вопрос заключается в отношении Мор-

гентау к Советскому Союзу и к Германии. К Советскому Союзу, говорят, он относился слишком либерально, а к Германии слишком жестоко, применяя жесткие условия по снижению ее экономической роли. Поэтому, в последнее время Моргентау [...] просто исключается. Эти два факта подчеркивают напряженное положение в нашей работе»¹⁷³.

По поводу отношений с фирмами опытный работник внешнеэкономического фронта рассуждал таким образом: многие фирмы приходят и ставят вопрос: «Как вы будете решать вопрос с оборудованием, будете ли заказывать или нет», поскольку «американские организации сообщают, что это дело зависит только от русских» (по мнению Гусева, это делалось для того, чтобы «создать раздражение фирм по отношению к нам»). Гусев заострил внимание на проблеме шпионажа: «За последнее время представители фирм используются для разведывательных целей. Связываются с нашими работниками, выясняют чем заинтересованы, как настроение, каково отношение к американскому правительству.

Ряд фактов говорит, что над этим работают не просто организации ленд-лиза, а органы, которые занимаются сбором этих сведений. Недавно наши товарищи имели приглашение на одно совещание. Когда мы поглубже заинтересовались этим совещанием, то выяснилось, что один из руководителей этого совещания был работник “ФБИ”. Это совещание было по заказам нефтяного оборудования. И представитель... “ФБИ” — был главным докладчиком.

Эти факты... заставляют нас насторожиться во взаимоотношениях с представителями фирм.

У нас... появилось несколько предложений от ряда крупных фирм по технической помощи и обмену техническим опытом. Предлагают эту помощь, иногда даже без компенсации, при условии разделения рынков в Европе. При присылке предложений указывают, “найдете полезным, мы заключим с Вами соглашение”. По словам Гусева, “мы одно такое предложение направили в Москву. Народный комиссар исправил нас совершенно правильно. И когда мы стали изучать, что под этим кроется, оказалось, что фирмы очень заинтересованы послать своих представителей установить контакт с нашими организациями в связи с оккупацией нашими войсками ряда территорий, [...] чтобы нащупать возможности восстановления карательных организаций, действовавших на этих территориях, в которых американские фирмы заинтересованы”. Случай этот был с очень крупной фирмой. Тов. Микоян не разрешил, т. к. выяснилось, что они хотели узнать пути и судьбы их предприятий, которые находились на оккупированной территории». За этим последовал традиционный призыв к повышению бдительности.

Представитель «Амторга» со знанием дела охарактеризовал «негативные стороны» повседневной жизни советских работников в США и призвал к усилению культурно-воспитательной работы: «Наши люди приобретают все бытовые привычки, которые существуют в этой стране: имеется большая связь с черным рынком, особенно в Нью-Йорке, приезжают сами, даже в АМТОРГ не заходят, находят “Яшу”, “Шапиро”, берут у них в кредит и без кредита... Мне докладывают, что имеется предложение купить масло на чер-

ном рынке. Оно уже упаковано и все как полагается для экспорта... Он не хочет уже продавать отдельно, “купите и распределите среди своих” так и заявляет. А товарищи, ответственные работники, пришли с этими предложениями ко мне... Перед руководством стоит вопрос коренной перестройки уклада жизни наших сотрудников. Надо охватить и членов семей. Дети предоставлены сами себе после школы, никакой работы с ними не ведется. Надо организовать наш быт так, чтобы люди не выходили из нашего руководства и влияния, не только в производстве, но и в быту»¹⁷⁴.

Срез работы, жизни и деятельности ПЗК в 1945 г. живо и непосредственно представлен в выступлениях на совещании начальников ряда отделов Закупочной комиссии. Из выступления начальника Отдела продовольствия тов. Марьинского можно узнать о несколько пренебрежительном отношении работников ПЗК к поставкам продовольствия, которые являлись наиболее крупными и значительными поставками по ленд-лизу в заключительные годы войны. Докладчик почти задушевно рассказал о проблемах этого важнейшего участка работы: «То, что [в докладе Микояну] не упомянули об Отделе продтоваров, это не является моей личной обидой. Дело не в этом. Я должен прямо сказать, что об Отделе продтоваров у нас обычно вспоминают только когда собираются домой.

А в общем объеме работы Комиссии Отдел занимает 20–25% в весовом отношении и примерно такое же — в ценностном...

Я должен прямо сказать, Леонид Георгиевич (Руденко. — *Примеч. авт.*), что анекдот относительно сухого яичного порошка, к сожалению, иногда прямо отражается на работе отдела. А это напрасно. Товарищи почувствуют в дальнейшем, насколько этот порошок важен, хотя бы в вопросе укрепления нашей валюты, т. к. стоимость яичного порошка примерно 3000 долларов тонна. И 1 тонна растительного масла иногда имеет больше значения, чем 1 тонна мазута».

В качестве основной задачи Отдела Марьинский выделил «срочное и безусловное выполнение тех обязательств, которые имеет отдел, в частности, отгрузки в Арктику, для Наркомрыбпрома, Авиатрассы и Норильстроя»¹⁷⁵.

В своем выступлении начальник Отдела металлов тов. Крупин подчеркнул, что его отдел, «начиная с 11 мая буквально, встретил большое противодействие со стороны отдельных работников Военно-промышленного комитета и Ленд-лиза, которые без всякой... причины срывают отгрузки и поставки. Это было замечено еще и по некоторым фирмам»¹⁷⁶. Так, по словам докладчика, фирма «Юско», крупнейшая во всем мире, продала наши троссы... Наряду с этим, мы имеем некоторые фирмы, которые несмотря на запрещение ВПК продолжили работу. «Копервилльд», «Дженерал Электрик» и вопреки указанному продолжали отгрузки, согласно тем телеграммам, которые пошли 15 и 16 мая. Это характерно, что фирмы, которые лояльно относились к нам, — продолжали отгрузки». Тем не менее, по словам выступавшего, «в деле отгрузок по Арктике и в счет июньского плана это противодействие сказывается на наших отгрузках. По Арктике, несмотря на то, что из Вашингтона дано распоряжение, целый ряд работников, которые связаны с фирмами, противодействуют отправке».

По вопросу сокращения аппарата Крупин поддержал общую линию на освобождение от «чужих людей»: «Сокращать аппарат за счет американцев мы можем без всякого сомнения. В Отделе металлов 42 человека, из них 21 человек — американцы. За последнее время при содействии тов. Захарова мы сумели освободиться от совершенно не нужных нам американских работников. Иногда бывало такое, что эти переводчики работали за наших инженеров. Мы имеем 20 человек иноподданных — я считаю, что нам нужно освободиться наполовину»¹⁷⁷.

Выступление Начальника отдела нефтепродуктов Шевелева было построено в полемическом духе. Сначала он заговорил о необходимости «обсуждать в Комиссии политические темы» и ориентировать сотрудников на «правильный курс». Подчеркнул в связи с этим «недостатки работы по организации быта среди нас, например: «На 14-й улице, поздно вечером после работы идут 3 наши девушки. Кончили работу поздно и ищут где бы покушать. Столовая наша закрыта, куда пойти не знают, языка не знают. Определенно, это является задачей Управления делами организовать вечернее обслуживание наших людей. У нас много одиночек и они остаются “беспризорными”. В это время может подвернуться кто-нибудь кто “поможет”, “объяснит” и т. д. Это нежелательное явление. Необходимо с нашими новыми товарищами проводить работу, чтобы они были смелыми и знали, куда можно пойти и куда не следует ходить. И лучше всего если такое обслуживание будет проводить наша столовая»¹⁷⁸.

Доложив о больших успехах в отправках (за 11 месяцев было отправлено 100 танкеров, всего, как уточнил по ходу дела И. А. Еремин, 1137 тыс. тонн различных нефтепродуктов), Шевелев пожаловался на недостаток людей в отделе — всего 14 человек (а на деле — 13), в результате чего не удалось «организовать в отделе экономический обзор по нефтяным разработкам». При этом начальник отдела нефтепродуктов вступил в полемику с ранее выступавшим начальником отдела продтоваров, обидевшись на противопоставление тов. Марьинским мазута и растительного масла. Обратился к оппоненту со встречными претензиями: «Тов. Марьинский, Вас никогда мазут не “зажимал”. В первую очередь всегда обеспечивается наливной тоннаж под растительное масло. Другой вопрос — о четкости работы наших отделов. На Западный берег было дано распоряжение грузить “Майкоп” именно растительным маслом, грузить все то, что есть. Отгрузили 4800 тонн, а больше не было. Я даю телеграмму — отвечают никакого масла нет. А Вы заявили, что там было 8000 тонн. Нужно подтянуться в четкости учета, [...] анализа»¹⁷⁹.

В следующем выступлении один из опытейших работников ПЗК И. А. Еремин подробно проанализировал положение работников ПЗК в плане взаимоотношений с американцами в связи с пресловутым решением от 12 мая. Он отметил, что «за последнее время ряд американских представителей всеми путями, вплоть до американских служащих, стараются выяснить наше настроение и нашу позицию. Иногда американские организации посылают своих представителей как к руководству Комиссии, так и в наши Отделы не только в Вашингтоне, но и в Нью-Йорке.

...Американцы хотят знать... как мы будем реагировать и что мы собираемся делать с оборудованием, которое находится в производстве и которое они уже начали распределять другим странам, предварительно даже не поставив нас в известность».

Отношение многих американцев к решению правительства было скорее отрицательным: «Среднее звено американских организаций, а иногда даже и руководящие работники Военно-промышленного комитета, Закупочного отдела Министерства финансов и даже Хазард, заявляют, что они никакого участия не принимали в решениях о приостановке отгрузок по ленд-лизу в счет 4-го Протокола. Нам известно, когда один из руководящих работников Военно-промышленного комитета на одном из ответственных совещаний заявил, что “пусть накажет бог тех, кто принял плохое решение по отношению русского народа”»¹⁸⁰.

По мнению Еремина, «принятое решение американскими организациями поддерживается не всеми. Имеется группа людей, которые хотят продолжения дружеских отношений с Советским Союзом, которые были созданы в период военных действий в Европе. Другая же часть людей, о которых говорил тов. Руденко, стремится сделать все, чтобы создать затруднения во взаимоотношениях с Советским Союзом». Кроме того, в последнее время «участились визиты представителей крупных фирм, которые в беседах выражают свое сожаление и предлагают продолжать изготовление нашего оборудования, если мы этого захотим и даже... не потребуется письменного подтверждения, а достаточно устного заявления.

Тем представителям фирм, которые выражают нам сожаления, в частности случаи были у меня на приеме, я заявил — мы понимаем положение фирм и если уж сожалеть кому нужно, так это тем фирмам, у которых канцелируют (отменяют. — *Примеч. авт.*) заказы, [...] если фирма хочет что-либо изменить, то она должна обращаться в свои американские органы. Что касается Советской закупочной комиссии, то она никогда... никаких заявлений не давала о том, чтобы канцелировать свой заказ... и что канцелирование и приостановка заказов делается без нашего ведома, по прямому указанию американских властей».

В этих условиях позиция советских работников должна заключаться в том, чтобы «твердо... проводить единую линию», то есть согласовывать с руководством Комиссии «свои действия, встречи и переговоры... с представителями американских организаций и фирм»¹⁸¹.

При этом Еремин обратил внимание опять-таки на «недостатки нашей воспитательной работы» и рассказал поучительную историю о работе американских спецслужб: «Соответствующие органы американской разведки работают очень умело и различными методами для того, чтобы обработать наших людей. Например, в Чикаго был создан специальный пункт по “обработке” наших людей. наших людей так встречали, предоставляли им бесплатно гостиницу, автомобили, приглашали на обеды и все это некоторым нашим людям казалось, что американцы делают из чувства дружбы с Советским Союзом.

Больше того, некоторые из наших товарищей, даже из Вашингтона и Нью-Йорка, обращались с просьбами в Чикаго к американским представителям о бронировании номера в гостинице, или достать билет на такой-то

поезд и все эти “дружеские” лица охотно выполняли просьбы наших людей, бронировали им номера, закупали билеты и пр. и пр.».

Поэтому, по мнению выступавшего, «решение Народного комиссара о том, что нужно послать в Чикаго нашего специального работника для обслуживания наших приезжающих, является своевременным, и от нас требуется подобрать туда такого человека, который мог бы различать “дружеские отношения” от “обработки” наших людей. Также не менее важной задачей для нас является и то — как можно поскорее избавиться от чуждых инсотрудников, работающих в нашей Комиссии...

Не секрет, что со стороны наших работников в Комиссии были примиренческие отношения в этом вопросе, считали некоторых сотрудников незаменимыми и сопротивлялись их увольнению... Этому нужно положить конец»¹⁸².

По линии усиления культурно-массовой работы предлагались такие традиционные мероприятия, как «больше просмотров советских кинофильмов, лекций», «технические лекции по повышению квалификации наших работников», спортивные мероприятия, экскурсии и т. д. Предлагалось организовать кинопередвижки, передвижную библиотеку, культурное обслуживание «наших сотрудников, живущих на “Аляске” и “Пибоди”, где сосредоточено большое количество наших сотрудников»...

Затронул Еремин и другой вопрос повседневной жизни — «о посылках, которые наши сотрудники посылают для членов их семей, находящихся на Родине... В последнем приказе народный комиссар, проявляя заботу о нашем коллективе, специально дал указание соответствующим лицам о том, чтобы без задержек отправлять наши посылки к месту назначения. Мы сами задерживаем их на 2–3 месяца»¹⁸³.

В результате энергичных действия работников ПЗК в критических условиях удалось добиться сохранения высоких объемов поставок. Согласно докладу тов. Геворкян «Итоги отгрузок в мае месяце 1945 г.»: «В мае было отгружено всего 753 020 тонн против 532 432 длинных тонн, в апреле. Всего по протоколу отгружено 6 081 000 длинных тонн, или 6 810 000 кор. тонн, или 105% от заданного тоннажа 6 500 000 коротких тонн по 4-му протоколу.

В мае отгружено по сравнению с апрелем на 220 588 тн больше».

Вывод делался потрясающий: «По тоннажу отгруженных грузов из США в СССР май является рекордным месяцем за все время отгрузок по ленд-лизу»¹⁸⁴.

Энергичные меры, предпринятые руководством ПЗК после 12 мая привели к тому, что «был снят запрет на погрузку 18 судов на Восточном берегу, отменен приказ о возврате 45 судов, находящихся по пути в Советский Союз, а также было разрешено производить погрузку судов на Западном берегу в мае, июне месяцах по планам, представленным до 12 мая, то есть была разрешена погрузка судов по 4-му протоколу с Западного берега.

В результате были потеряны только 15 судов с 144 900 тн, подача которых под погрузку после 12 мая американцами была отменена». По поводу отгрузок с Западного побережья на Дальний Восток было указано, что «по плану следовало отгрузить 45 сухогрузных судов с общим тоннажем 324 тыс. тонн. Отгружено 46 судов с общим тоннажем 323 142 тонн, то есть 99,7%»¹⁸⁵.

На заседании ПЗК от 18 сентября 1945 г. Л. Г. Руденко объявил, что «по отгрузкам до ноября месяца будем работать на старых ленд-лизозовских условиях, кроме ремонта, то есть полное обслуживание пароходов, погрузка, снабжение пароходов целиком идет по ленд-лизу»¹⁸⁶.

Вопросы о реорганизации Закупочной комиссии и налаживании ее работы в условиях перехода на коммерческий расчет активно обсуждались на заседаниях ПЗК летом 1945 г. В частности, на заседании от 30 июля 1945 г. бурно обсуждался вопрос о создании единого Валютно-экономического отдела. Адмирал А. А. Якимов высказался против постановки конкретных сроков реорганизации Комиссии, которые были намечены ее руководством к январю 1946 г.). В своем выступлении тов. Шевелев поддержал постановку вопроса «об объединении Валютно-экономического сектора, Бюро цен и конъюнктуры и Бюро экономической информации в один Валютно-экономический отдел. Я не понимаю наших ученых мужей, почему они не хотят понять, что разорвать эти три вопроса нельзя»¹⁸⁷.

С полемическим напором выступил заместитель председателя «Амторга» М. М. Гусев. По вопросу о статусе Закупочной комиссии он объявил, что «это не Торгпредство, т. к. нет торгового договора с США», но вынужден был подчиниться воле А. И. Микояна: «Народный комиссар высказывался, что формально Амторг нужно сохранить, т. к. эта организация обеспечивает работу по экспорту, но в части руководства подчинить его Закупочной комиссии». Он согласился с тем, что «необходимо передать Закупочной комиссии функции — решать на месте необходимые срочные финансовые вопросы — то есть весь комплекс торговых отношений с американскими органами». По вопросу о реорганизации ПЗК он отметил, что «работа по ленд-лизу продолжается и сходит на нет постепенно», поэтому предложил «постепенное объединение отделов», а не формальное к 1 января 1946 г.

Свой главный полемический удар Гусев направил против начальника Валютно-экономического отдела Ф. П. Быстрова: «Что касается валютно-экономических вопросов, то ими надо крепко заняться. Мне приходилось несколько раз разговаривать с тов. Быстровым, был он у меня в Нью-Йорке, ездили мы с ним к банкирам, и нужно сказать, что тов. Быстров произвел на меня впечатление, что это — человек-формула, он не понимает обстановки, он сейчас же начинает все ответы выводить математической формулой. Он не знает, что значит кредитно-импортный банк, он не мог мне дать полного анализа этой организации, он сейчас же начинает говорить о кредитах, о ставках и т. д.».

Остановился Гусев и на специфических трудностях поставок за наличный расчет, в частности отметив, что «у нас нет договора об оплате агентуры за обслуживание поставок за наличный расчет... Например, мы сейчас получаем оборудование для Днепрогэса, а как обстоит вопрос относительно страхования? Ленд-лиз обязательств по страхованию не дает. Значит нужно эти вопросы решать».

И в заключение представитель «Амторга» высказал основополагающую мысль о перспективах сотрудничества США, которая отражала общее представление советских работников внешнеэкономического фронта: «Последний вопрос: как нужно изучать американскую промышленность, изучать ее

избытки, т. к. этот вопрос представляет большой интерес для нас, по крайней мере, на ближайшие три года, потому, что Америка, пожалуй, будет являться одним из главных источников нашего снабжения»¹⁸⁸.

Программный подход к проблеме реорганизации ПЗК изложил в своем выступлении председатель комиссии Л. Г. Руденко. Он возразил ряду выступавших ранее — Шевелеву, адмиралу Якимову, заявив, что: «1) частичную реорганизацию Комиссии мы начали почти 9 месяцев назад, 2) сейчас назрела необходимость реорганизовать целый ряд отделов, к которым следует отнести и Отдел морских перевозок. Поэтому ваше утверждение о том, что можно разделить период ленд-лизингский и период работы за наличный расчет, является ошибочным. Период ленд-лизингских поставок проходит постепенно, т. е. в некоторых отделах заказов по ленд-лизу не будет совершенно, а в некоторых кое-что еще будет, поэтому нельзя так подходить к вопросу реорганизации, что, скажем, начать реорганизацию по истечении 2-х месяцев после окончания ленд-лиза». По вопросу о кадрах Руденко предложил способствовать «возвращению на работу в Америку специалистов, которые работали до войны в Америке, то есть которые имеют опыт довоенной коммерческой работы»¹⁸⁹.

В итоге устами И. А. Еремина была выражена просьба к Комиссии вынести решения по принципиальным вопросам: «В отношении объединения Валютно-экономического отдела с Отделом цен и технической информации, против чего возражает тов. Быстров».

«Тов. Руденко Л. Г. Я ставлю вопрос на голосование членов Комиссии. Кто, товарищи, за то, чтобы эти отделы слить в один Отдел, прошу поднять руки...

Единогласно.

Тов. Еремин И. А. Относительно Учетно-экономического отдела. Тов. Солдатов возражает против создания такого Отдела в будущем.

Тов. Руденко Л. Г. Товарищи, кто из присутствующих считает необходимым создать в будущем Учетно-статистический отдел?

Единогласно»¹⁹⁰.

По вопросу о планах реорганизации Комиссия постановила: «После решения Народного комиссара, постепенно подходить к реорганизации отделов, по мере окончания ленд-лизингских поставок и исходя из конкретной необходимости их объединения»¹⁹¹.

На заседании ПЗК от 28 августа 1945 г. отдельно обсуждался вопрос о будущем Торгпредстве СССР в США. Л. А. Разин предложил оставить обе организации — и «Амторг», с функциями «продажи советских товаров на американском рынке и в Латинской Америке», и Закупочную комиссию, с задачами «размещать заказы, принимать оборудование, планировать и производить отгрузки, вести страхование грузов и судов, заниматься технической информацией». Один из старейших работников ПЗК подчеркнул, что «авторитет Закупочной комиссии среди американских фирм достаточно известен», поэтому по крайней мере в ближайший год никаких серьезных изменений делать не следует»¹⁹².

Интересным было выступление по вопросу о Торгпредстве и «Амторге» Ф. П. Быстрова, который вышел на более широкие перспективы участия СССР во внешнеэкономических отношениях и международных кредитных

организациях. Приведем ряд мыслей начальника валютно-экономического отдела ПЗК: «Я бы хотел отметить те основные моменты, с которыми мы будем считаться в нашей торговле с США и которые нужно будет учесть при разделении функций.

Если в настоящее время у нас трудности возникают с размещением заказов, то в будущем, когда военная обстановка будет быстро переходить в мирную, положение будет другое. Возникнут большие трудности с размещением наших заказов на американском рынке... Если мы вступаем в кредитное соглашение, которое намечается, то в первые годы нам придется платить одних процентов несколько миллионов долларов. Нельзя использовать экспорт только для того, чтобы платить одни проценты. Вопрос координации экспорта и импорта приобретает большое значение. Торговому представительству необходимо будет в первую очередь заниматься координацией экспортно-импортных операций. И поскольку у нас и в довоенные годы Торгпредство никогда не выступало, как “Продавец” или “Покупатель”, а как регулирующий орган, мне кажется, что в таком духе надо создать наше Торгпредство и здесь.

Я думаю, что положение за годы войны изменилось и вопрос о Торгпредстве может быть решен быстрее, чем раньше. Авторитет Закупочной комиссии известен и вопрос этот может быть решен значительно скорее и это может быть займет не годы, а дни или часы.

Необходимость такой структуры, как Торгпредство еще обосновывается и тем, что регулирование государственного аппарата в США останется и после войны. Это регулирование будет сводиться к тому, чтобы продвинуть американские товары на внешнем рынке и создать им выгодные условия для реконструкции на внешнем рынке. К этому направлены все стремления Государственного департамента и Федерал Экономик Администрейшн.

Вопросы финансирования приобретают также очень важное значение. До войны финансовые вопросы решались в частных кругах и экспортно-импортный банк не имел большого значения, но теперь он вырастает в большую силу и имеет возможность предоставлять займы на 3,5 млрд долл., а в будущем возможно и больше. Кроме того, Международный банк с капиталом в 10 млрд — это уже международная государственная организация, которая будет также заниматься регулированием внешней торговли. Прибавьте к этому Международный валютный фонд, который специально предназначен для внешних торговых операций, Основная часть финансовых операций сосредотачивается именно в руках этих организаций. Значение государства при этом будет больше, чем это было до войны и здесь Торгпредство для нас будет совершенно необходимо.

Какие еще органы должны у нас существовать и каково разделение функций между ними? Мы можем решить вопрос в главных чертах, т. е. что наряду с Торгпредством должна быть другая организация, которая будет осуществлять конкретные операции...

Касаясь Амторга, мне кажется, что он должен сохранять важную роль в наших внешних торговых операциях. Конечно, его нельзя ограничивать только торговлей художественными изделиями, издательскими материа-

лами и т. п. [...] Торгпредство будет регулировать распределение отдельных видов торговых функций между Амторгом и другими организациями. Но бесспорно — Амторг будет»¹⁹³.

В новых условиях роль финансовых механизмов в советско-американском сотрудничестве резко возрастала, и возрастал вес подобной экспертизы в практической работе ПЗК. В протоколе заседания ПЗК от 5 ноября 1945 г. в докладе начальника Отдела металлов Крупина описывалась типичная картина взаимоотношений с американскими фирмами в ситуации перехода от отношений на основе ленд-лиза к заказам на коммерческой основе. Докладчик охарактеризовал сложность работы ПЗК в послевоенных условиях: «Отдел металлов имел возможность в условиях ленд-лиза в период 4-го протокола отгрузить различных металлов около 1 миллиона тонн. Между тем как после войны, особенно в настоящее время, мы встречаем исключительные трудности... При беседе с представителями крупнейших стальных фирм все, как один, в официальной форме заявляют, что в дальнейшем экономическая работа американских фирм с иностранными покупателями упирается в политические трудности».

Комплекс трудностей в практической работе с точки зрения поведения американских фирм начальник отдела металлов находил в следующем: «1. Фирмы пытаются оговорить цены на металлы, при подписании контракта, предварительными и оставляют за собой право считать их окончательными в момент отгрузки металла... Фирмы надеются, что ОПА (правительственное агентство по регулированию цен. — *Примеч. авт.*) в ближайшее время увеличит цены на металлы».

2. «...Фирмы настаивают на открытии безотрывного аккредитива, а это значит, что мы должны заморозить деньги за месяц до начала поставки и на два месяца после поставки, а самое главное для нас, что при этих условиях мы по некоторым заказам не будем иметь гарантии выполнения их в желаемые для нас сроки...»

3. «Тяжелое положение с размещением таких товаров, как автолист, белая жечь и другие металлы, которые для нас крайне необходимы...»

Все отмеченные факторы, по мнению докладчика, свидетельствовали о том, что «нам надлежит более внимательно в настоящее время изучать конъюнктуру рынка и... тщательнее обсуждать все трудности, с тем, чтобы мы имели возможность обеспечить в первую очередь наши интересы». Работу в этом направлении Крупин рекомендовал проводить не только силами оперативных отделов, но и «Отдела цен и конъюнктуры, Финансового отдела и Юридического, которые должны помочь оперативному отделу в решении отдельных экономических, финансовых и юридических вопросов при заключении наших контрактов».

Начальник Оперативного отдела особо подчеркнул роль Ф. П. Быстрова в развитии отношений с американцами на коммерческой основе: «Я очень доволен тем, что тов. Быстров, по поручению генерал-лейтенанта Руденко, вместе с нами провел несколько дней в Нью-Йорке по размещению заказов за наличный расчет, и он очень подробно ознакомился с теми требованиями, которые официально выставляются крупнейшими фирмами при размещении наших заказов»¹⁹⁴.

Трудности в работе отделов ПЗК были связаны не только с политикой американских фирм, но и с недостатками в работе с советской стороны — Объединений НКВТ, которые не смогли перестроиться для работы в новых условиях. Крупин отметил, в частности, что «от Объединения мы получаем задание на довольно большое количество заказов, но в отрыве от спецификаций», поэтому «мы вынуждены тратить время на запрос спецификации, т. к. [...] для того, чтобы вести переговоры с фирмами, нужно... располагать точными спецификациями». Таким образом, по мнению докладчика, «мы лишаем себя коммерческой маневренности». Кроме того, советские организации так и не смогли до конца учитывать специфику американских единиц измерения, в результате отдел ПЗК получал «ряд заданий, спецификаций с размерами в миллиметрах, в то время как заказ мы выдаем только в дюймах. Американцы игнорируют наши требования». Таким образом, по словам Крупина, «мы заведомо идем на переплату за точность размеров». Он настаивал на том, чтобы «Объединение направляло заказы с указанием размеров только в дюймах в соответствии с американскими стандартами».

По той же схеме докладчик отмечал, что «в американской практике при размещении заказов американцы совершенно не считаются ни с европейскими, ни с советскими стандартами и признают только свои собственные — американские. Поэтому при размещении заказов мы должны пользоваться только американскими стандартами», иначе будет иметь место «переплата и потеря времени».

Кроме того, осложнял работу и тот фактор, что «оперативные инженеры нашего Отдела еще не имеют навыка, маневренности в решении отдельных вопросов, мало изучают конъюнктуру рынка по своим товарам и... недостаточно накопили опыта в коммерческой работе, даже еще не имели опыта и в самом оформлении контракта...»¹⁹⁵.

В последовавшем далее на том заседании выступлении Ф. П. Быстрова был дан глубокий анализ значения исследований в области конъюнктуры рынка для практической работы советских представителей в США. Основная цепь рассуждений выглядела следующим образом: «Ясно, что в период ленд-лиза мы как следует конъюнктурой не занимались в нашей практической работе. В основном практическая наша работа заключалась в приеме и отправке в Советский Союз необходимых материалов в военных условиях. Но теперь знание конъюнктуры приобретает для нас решающее значение. В эту работу должны быть втянуты не только экономисты, но все работники, которые имеют дело и ведут переговоры с фирмами. Если вы не знаете конъюнктуры, вы не можете правильно работать и добиться таких результатов, которые нам необходимы. Современный период характеризуется очень сложной конъюнктурой — с одной стороны, элементы военного хозяйства все еще остаются по ряду отраслей, в то же время все больше начинают появляться стихийные моменты мирной экономики... Можно сказать, что в недалеком будущем произойдут крупные сдвиги в конъюнктуре, колебания будут более резкие — чем это было до сих пор.

С другой стороны, мы наблюдаем ряд факторов, которые ведут к повышению цен... Если раньше были колебания, то за последние недели образовалась

постоянная повышательная тенденция. Будут ли цены повышаться и впредь и в каком размере, сейчас трудно сказать, но опасность такая существует».

Говоря о причинах повышения цен, Ф. П. Быстров отметил следующее: «Большая покупательная сила накопленная за годы войны, все еще высокий уровень народного дохода, предположение о повышении часовой оплаты — все это может стать причиной и повышения цен. Но в то же время развивается и противоположная тенденция дефляции падения. Резкое сокращение военных заказов, в том числе прекращение ленд-лиза действует в этом направлении. Пока нет основания ожидать сильного повышения цен — как это было в первый период после мировой войны, но указанное повышение цен может быть».

В современной сложной обстановке необходимо изучить конкретную конъюнктуру отраслей... Но для того, чтобы знать конкретную конъюнктуру, необходимо знать хорошо общую конъюнктуру. Если, например, тов. Крупин хочет знать хорошо конъюнктуру своих товаров, [...] он может это сделать только при правильном понимании общей хозяйственной обстановки».

Но главную роль в изучении конъюнктуры Быстров отводил Экономическому отделу. Выступавший сослался на высказывание Еремина, что «наши выводы оказались в основном правильными» (имеется в виду заглавный доклад И. А. Еремина на заседании ПЗК от 5 ноября 1945 г. о решениях Коллегии НКВД по его докладу в Москве. — *Примеч. авт.*). У нас есть определенная группа людей, которые могут заниматься этим вопросом... 5–6 хороших, добросовестных экономистов, которые могут работать над вопросами конъюнктуры».

Для улучшения этой работы он предлагал ряд системных мероприятий: «Необходимо составить план, как вести работу по изучению конъюнктуры, использовать не только то, что появляется в печати, но и использовать другие: материалы, которые имеются в Комиссии, например — записи бесед наших работников с фирмами, отчеты фирм и др.

В плане конъюнктурной работы предусмотреть следующее: 1. В свое время приказом Комиссии было установлено представление квартальных конъюнктурных обзоров. Необходимо этот приказ проводить в жизнь, [...] чтобы конъюнктурные обзоры у нас выходили без опозданий.

Эти обзоры будут иметь теперь важное значение в нашей практической работе. В обзорах надо давать не только описание, но и оценку современного положения... Многие наши работники имеют смутное представление о тех хозяйственных сдвигах, которые происходят в настоящее время... Когда мы оценили правильно обстановку, тогда в выводы в отношении будущего будут иначе сделаны.

2. Кроме квартальных обзоров, необходимо по более существенным вопросам текущей экономики писать специальные записки, например о периоде реконверсии, т. е. переходе от военного производства к мирному, об изменениях в хозяйстве, которые уже произошли.

Не исключена возможность, что в будущем нам придется иметь дело с фондовым рынком и это не должно застать нас врасплох, неподготовленными.

3. Кроме того, я бы считал, что было бы весьма полезным регулярно, один раз в месяц, делать доклады по конъюнктуре для наших практических работников, [...] чтобы каждый оперативный работник знал о том, что происходит

в хозяйстве США и мы должны применять эти знания в той области, в которой он работает»¹⁹⁶.

Одним из самых приоритетных направлений работы Закупочной комиссии в новых условиях стал сбор технической информации. Вопрос о состоянии и перспективах этой работы обсуждался на заседании ПЗК от 20 июля 1945 г. Был заслушан доклад тов. Сорвина «Состояние работы по технической информации в отделах Комиссии за первое полугодие 1945 г. и дальнейшие перспективы». Докладчик привел ошеломляющие цифры, свидетельствовавшие о поистине широком размахе работ по техническим сведениям в США: «в Комиссии привлечено к информационной работе свыше 300 человек»¹⁹⁷.

Своего рода «прорывным» решением в деле сбора информации должно было стать создание в декабре 1944 г. в составе ПЗК Инженерно-технического отдела (ИТО) приказом по Комиссии № 190с в соответствии с указаниями наркома А. И. Микояна. Именно на работе этого нового подразделения, прежде всего, сосредоточился докладчик. Основной задачей отдела стала «организация и руководство работой по переносу американского технического опыта или, другими словами, организация сбора, проверки и учета, а также отправка в СССР материалов по технической информации».

Сорвин рассказал о личном составе нового Отдела: «Я работаю в ИТО с середины февраля этого года и пошел на информационную работу с охотой. Большое внимание, которое уделяется в Союзе вопросам технической информации из высокоразвитых в техническом отношении стран, мне было известно и ранее...» Упомянул он, правда, что «приказ № 190с... не всеми начальниками отделов был проработан хорошо», а потому «в отделе всего 4 инженера и 4 технических работника», поэтому, по словам Сорвина, «мы не можем самостоятельно осуществлять обработку оригинальных материалов или документов», и работа по сбору информации по-прежнему активно велась в самих отделах ПЗК.

Конкретными задачами ИТО в этих условиях стали «работа над материалами, подготовленными отделами в отношении их учета, контроля за качеством, отсылки в Союз... и получения отзывов из НКВТ, а также «координирование информационной работы между различными отделами»¹⁹⁸.

Из доклада становится очевидным, что характер и методы этой деятельности работников ПЗК действительно напоминали разведывательную работу: «В большинстве случаев тематика нашей информационной работы, задаваемая из Москвы, так же, как и тематика, избираемая нашими инженерами здесь по собственной инициативе, почти совершенно исключает возможность получения от американцев материалов и сведений обычным путем, т. е. путем простого запроса их с наличием каких-то оснований к тому.

Наоборот, американцы всячески оберегают от нас именно то, что нам нужно видеть, изучать и иметь в руках». В результате «процесс получения необходимых материалов или сведений, являющихся неотъемлемой частью любой информационной работы, являлся порой в известной мере искусством, основанным на умении хорошо наблюдать и слушать, на наличии солидных амери-

канских знакомств, особенно среди людей, симпатизирующих нам, на максимальном использовании технической прессы и т. д.».

Особо остановился докладчик на необходимых качествах и квалификации работника «информационного фронта»: «Обработка подобранных материалов требует от исполнителя помимо... общей и технической эрудиции, упорного и длительного труда, знания языка, навыков к научно-исследовательской работе, умения делать обобщения и выводы даже при недостатке исчерпывающих данных и, наконец, готовая работа предполагает персональную ответственность исполнителя за достоверность». Именно эти высокие «квалификационные» требования «порой отпугивают от информационной работы наших инженеров», которые считали ее «неблагодарной работой».

В целом согласно оценке докладчика, «наши достижения в этом деле за 7 месяцев, которые прошли с момента выпуска приказа № 190с пока невелики и не могут нас удовлетворить по тем итогам, которые мы имели за первое полугодие 1945 г.»¹⁹⁹.

Тем не менее в ряде отделов ПЗК информационная работа была хорошо поставлена. По мнению Сорвина, среди отделов в лучшую сторону выделялись: «Автотракторный отдел на протяжении всего полугодия, Отдел нефтепродуктов, Отдел разного промышленного оборудования и Кабельный отдел, Отдел промышленных установок и Энергосилового отдела во втором квартале, Отдел станков и инструментов, Авиационный отдел».

Так, в авиационном отделе имелась специальная информационная группа, которая насчитывала в своем составе в два раза больше инженеров, чем в самом ИТО. По словам докладчика, «эта группа, главным образом, обрабатывает материалы, которые различными путями получают отделом или представителями этого же отдела, работающими на авиазаводах и в “Райт Филде”... Кроме данной группы к информационной работе привлекается большая часть оперативных инженеров. Поэтому с Авиационного отдела можно требовать больше [...] в отношении развертывания информационной работы»²⁰⁰.

Однако при этом Сорвин отметил, что «в отделах танковом, интендантского снабжения, химикатов, металлов... работе технической информации внимания уделялось недостаточно», и в этих отделах имело место «очень слабое выполнение плана», а также «неважно работает Отдел радиосвязи»²⁰¹.

В качестве положительного примера он назвал «нескольких исполнителей, которые активно принимали участие в технико-информационной работе и разработали капитальные... ценные материалы». Таковым был тов. Семенов из Железнодорожного отдела, труд которого под названием «Сигнализация и автоблокировка на железных дорогах США» был определен как «продуманная, добросовестная и практическая работа с конкретными выводами и предложениями» и выставлен как образец «для всех работ, преследующих цели переноса с Союз американского технического опыта». К числу лучших относилась и работа инженера Химушина, в то время уже работавшего в ИТО — «Материалы и технология производства деталей турбокомпрессоров и двигателей для реактивных самолетов». Группа инженеров по сельхозмашиностроению, воз-

главлявшаяся тов. Косолаповым из Танкового отдела, создала работу «Современные сельскохозяйственные машины США и Канады».

Инженеры Отдела станков и инструмента Бенин и Миловидов подготовили работу по новейшим конструкциям и производству металлообрабатывающих станков. Как интересные и ценные был отмечен ряд работ в Автотракторном отделе (Акопян, Ханин — по производству поршневых колец автотракторных двигателей), Отделе нефтепродуктов (Рагозин — моторные топлива и смазочные масла), Отделе разного промоборудования (Бенин по сахарному производству), а также в Авиационном отделе, Энергосиловом отделе, Арт-отделе и др.

При этом в целом докладчик сделал вывод, что информационная работа еще «не удовлетворяла требованиям народного комиссара и руководства к Комиссии по тематике, по качеству, оформлению и методам»²⁰².

Как серьезный недостаток было отмечено безразличное отношение и инертность в отношении к информационной работе. Сорвин отметил, что еще «на первом совещании по информационной работе, проведенном тов. Степановым в декабре прошлого года (1943 г. — *Примеч. авт.*), выступали представители наших отделов, специалисты различных отраслей народного хозяйства и промышленности. Они говорили, что запросы на техническую информацию из США со стороны различных отраслей нашей промышленности и научно-исследовательских учреждений, огромные. Все соглашались с наличием возможностей к получению необходимых материалов и с необходимостью всемерного использования этих возможностей».

В настоящее же время (июль 1945 г. — *Примеч. авт.*), как констатировал докладчик, «возможности к безвозмездному переносу американского технического опыта заметно сокращаются, и в недалеком будущем возможно за техническую информацию и помощь американцам придется платить». Вместе с тем в докладе подчеркивалось, что «наша страна приступила к восстановлению разрушенного войной народного хозяйства, и использование заграничного передового технического опыта в нашей промышленности и строительстве крайне необходимо»²⁰³.

Из СССР продолжали активно приезжать все новые группы инженеров с задачами «изучить ту или иную область производственной техники с последующей задачей внедрения таковой в нашу промышленность». По словам Сорвина, «всем известны задания приезжающих из Союза людей. Они начинаются с небольших, на первый взгляд мало значащих вопросов (как например — технология производства тонкостенных вкладышей или сальниковых уплотнителей) и кончаются большими вопросами — относящимися к целой отрасли промышленности. Но все эти задания являются тем, в чем остро нуждается наше народное хозяйство. Мы же здесь... проходим мимо них...

Штрихом, характеризующим нашу инертность, является также отношение к съездам американских научно-технических обществ, о которых мы много говорили на первом совещании. В США проходили весенние съезды нескольких обществ. Мы разослали в начале апреля в отделы информацию по программам и городам съездов общества АЕ с просьбой сообщить о желании поехать

на съезды — ни одной заявки из отделов с пожеланиями посетить какой-либо съезд не поступило.

Аналогично мы предложили начальнику Отдела металлов тов. Крупину послать своих инженеров на один-два съезда Американского металлургического общества, которые проходили в апреле и мае месяцах. Он наотрез отказался, заявив, что нужно работать, а не разъезжать по съездам... В то же время из Москвы имеются запросы на высылку материалов по всем съездам»²⁰⁴.

Информационная работа сталкивались и с «материально-техническими затруднениями», такими как отсутствие машинисток, средств на печатание. Для преодоления этих проблем была организована фотолаборатория, с намерением на усиление методов фотосъемки информационных работ и материалов.

Отмечалась также большая техническая сложность информационных работ: «Тематические задания из Москвы... очень обширны, [...] трудны для выполнения. Поэтому в отделах имеется тенденция не включать в планы трудных заданий». Руководство Инженерно-технического отдела предложило в последующей работе взять курс на «усиление добывания и отправки в Москву оригинальных материалов без перевода и обработки их здесь, что ускорит их использование на Родине и исключит залеживание их здесь или их полное исчезновение».

Перспективы работы Инженерно-технического отдела докладчик видел в том, чтобы наладить «самостоятельное, независимое от отделов, получение материалов по заданиям Москвы, путем использования для имеющихся связей с американскими научно-техническими и исследовательскими учреждениями, путем налаживания самостоятельных связей с фирмами и путем использования нашей научно-технической библиотеки». О последней было специально доложено, что «библиотека получает все больше запросов на библиографии и подбор литературы. Она начала делать ежемесячные библиографии по получаемым техническим, военным и экономическим журналам и их уже выпущено 4 номера. Библиотека в порядке выполнения поступающих запросов пользуется услугами 19 библиотек гор. Вашингтона. Завязываются связи с научными учреждениями страны»²⁰⁵.

В ходе дискуссии по докладу Сорвина некоторые руководители важнейших отделов ПЗК выступили с возражениями по поводу высказываний о якобы плохой работе с технической информацией в этих отделах. К примеру, бессменный за все годы деятельности Закупочной комиссии начальник Отдела связи генерал Белов высказал по этому поводу недоумение: «Тов. Сорвин сказал, что неважно работает по технической информации Отдел связи. Я удивлен этим заключением, ибо в том материале, который послан в НКВТ с Председателем комиссии генералом Руденко было сказано, что наиболее успешно идет работа по технической информации в ряде отделов, в том числе в Отделе связи...» Он подчеркнул, что «после 12 часов оперативной работы никто не в состоянии работать» над обработкой технической информации. Поэтому, по его мнению, «секрет успеха Химушина... объясняется тем досугом, который тов. Химушин имел в своей оперативной работе... В таком же положении у нас проф. Джигит. По указанию Москвы мы его освободили от всякой оперативной работы. Он работает только

над технической информацией, [...] его работы представляют большую ценность, об этом мне говорили в Москве, когда я там был»²⁰⁶.

Товарищ Цветков от лица Авиационного отдела выступил с изложением достижений в области работы с технической информацией. Он выделил в качестве заслуги отделе то, что «в Москве утвердили самостоятельную группу информации в Авиационном отделе штатным порядком». Кроме того, по его мнению, «Отдел Авиации понимает значение информации», и на эту работу мобилизован фактически весь штат отдела, а не только 6 человек». По словам Цветкова, «все представители на заводах, в депо имеют специальные задания, и они отчитываются в выполнении тем»; на работу по технической информации были специально выделены люди, владевшие английским языком, имевшие опыт работы по техинформации, лучшие специалисты; в отделе также «отработали систему контроля качественного выполнения заданий».

По мнению тов. Цветкова, «состав Инженерно-технического отдела пока не во всех вопросах авиационной техники компетентен», поэтому он обратился с просьбой к начальнику ИТО «лучше понять Отдел авиации..., некоторые вопросы — дайте нам самим делать или согласовывайте с нами предварительно»²⁰⁷.

Начальник Отдела металлов Крупин заявил, что «работа по технической информации в Отделе металлов за отчетный период проходила на уровне тех возможностей, которыми Отдел располагал. Отдел металлов за отчетный период направил в Москву 13 работ». И отдельно остановился на заслугах одной из звезд ПЗК в области информационной работы — инженера Химушина: «Работы тов. Химушина написаны еще в то время, когда он работал в Отделе металлов, часть материалов была собрана во время командировки с генерал-лейтенантом Руденко, еще в первом полугодии 1944 г. Качество работ инженера Химушина определялось тем, что он — квалифицированный инженер-металлург», имел ученую степень кандидата химических наук. Отмечено также, что и «посещение американских заводов тов. Химушиным было обеспечено Отделом металлов»²⁰⁸.

Подведение определенных итогов работы ПЗК в новых условиях и насущных задачах состоялось на заседании Закупочной комиссии от 5 ноября 1945 г. И. А. Еремин выступил с докладом о решениях Коллегии НКВТ по его докладу в Москве. По словам докладчика, «согласно решению народного комиссара, я должен был выехать в Москву для доклада об итогах работы Закупочной комиссии за период 4 протокола. Выехал 3 августа, прибыл в Москву 10 августа. При Первом импортном управлении было сделано 2 доклада; при Втором импортном управлении — 1 и у заместителя наркома тов. Семичастного — о работе военных отделов, у заместителя наркома тов. Борисова — о работе Комиссии по отгрузкам, и у члена Коллегии тов. Колпакова — о работе общих отделов». На Коллегии НКВТ Еремин сделал два доклада — о реорганизации ПЗК и общий отчет о работе Закупочной комиссии за период 4 протокола».

В ходе докладов были высказаны замечания в адрес работы ПЗК. Так, по работе военных отделов главное внимание при обсуждении было уделено вопросам технической информации. Как доложил Еремин Комиссии, «заместитель народного комиссара тов. Семичастный отметил, что в последнее время эта информация стала ухудшаться, в то время как... после прекращения

ленд-лизовских операций работа военных работников должна быть направлена на изучение тех изменений, которые происходят в военной промышленности»²⁰⁹.

Основные выводы Коллегии НКВТ были доложены Ереминым Закупочной комиссии в виде ряда указаний о приоритетах дальнейшей работы: «1) Нужно мобилизовать весь коллектив работников Закупочной комиссии на выполнение указания Народного комиссара — что центральной задачей работы Закупочной комиссии является — обеспечение отправки всего оборудования и материалов по Кредитному соглашению, заключенному 15 октября 1945 г.

2) Задачей Закупочной комиссии является выполнение указаний Народного комиссара о размещении срочных заданий для автомобильной промышленности.

3)... взять под особый контроль выполнение заданий по газопроводу Саратов-Москва, Днепрогэсу и железной дороге Челябинск — Златоуст.

4)... приступить к выполнению указаний Народного комиссара о подготовке наших кадров к коммерческой работе...

5) При размещении заказов за наличный расчет мы должны проявить настойчивость и умение в создавшейся для нас невыгодной обстановке и разместить так заказы, чтобы не допускать переplat, а также добиваться приемлемых общих условий по нашим заказам»²¹⁰.

В целом, согласно отчету председателя ПЗК генерала Л. Г. Руденко о работе Закупочной комиссии за 1945 г., от 5 марта 1946 г., «работа Закупочной комиссии на протяжении 1945 года должна быть разделена на два периода. Первый из указанных периодов можно, в свою очередь, подразделить на два этапа: до мая 1945 года (окончание войны с Германией) и с мая по сентябрь (окончание войны с Японией).

Основная задача комиссии до сентября 1945 года заключалась в максимальной отгрузке в СССР военного снаряжения, оборудования и различного рода материалов, поставлявшихся по ленд-лизу. С начала года по сентябрь было отправлено в СССР 3,5 млн англтонн различных грузов на общую сумму 1960 млн долларов. Большая работа в этот период была проделана, в частности, по отгрузке радиостанций, нефтепродуктов, цветных и черных металлов, кабельных изделий, покрышек и камер.

Во втором периоде центральная задача комиссии заключалась в соответствии с постановлением коллегии Наркомвнешторга, утвержденным народным комиссаром тов. Микояном А. И. 15 октября 1945 года в организованном обеспечении отправок всего оборудования и материалов, оставшихся от ленд-лиза, и заявленных правительством СССР к приобретению за счет кредита.

Этим же постановлением коллегии НКВТ комиссии было предложено установить с фирмами твердые сроки поставок оборудования и строго контролировать их выполнение.

Коллегия Наркомвнешторга также обязала комиссию обратить особое внимание на размещение заказов и отгрузку оборудования для наиболее важных народнохозяйственных объектов: газопровод Саратов — Москва, Днепрогэс, автомобильная промышленность, железная дорога Челябинск — Златоуст,

нефтяная и угольная промышленность, и реконструкция дальневосточных портов.

Эти директивы, а также ряд других указаний народного комиссара были положены в основу работы закупочной комиссии.

Помимо операций по соглашению от 15 октября 1945 года, Закупочная комиссия проводила операции по заказам за наличный расчет и по поставкам за счет фондов ЮНРРА для Украинской и Белорусской республик.

В отношении поставок по ленд-лизу в 1945 году следует, прежде всего, отметить, что в отличие от прошлых лет, 1945 год характеризуется стремлением американцев сильно ограничить ленд-лизовские поставки»²¹¹.

В связи с прекращением войны с Японией, 21 августа, еще до официального объявления дня победы, американскими правительственными органами было отдано распоряжение о прекращении ленд-лизовских отгрузок. Но 25 августа 1945 года было опубликовано заявление Кроули, в котором, в частности, говорилось о следующем:

«1. Все последующие закупки по ленд-лизу Администрацией внешней экономики прекращаются, кроме тех материалов, в отношении которых соответствующие правительства дали согласие принять их либо на условиях наличного расчета, либо в порядке кредита.

2. Военное управление по морскому транспорту США будет продолжать предоставлять транспортные средства в течение 30 дней после официального объявления дня победы над Японией.

3. Отгрузки по ленд-лизу будут продолжаться до дня официального объявления победы над Японией.

После этого заявления погрузки были возобновлены и фактически продолжались до 20 сентября 1945 г.

В распоряжении президента США от 27 сентября 1945 г. было объявлено о ликвидации Администрации внешней экономики и о передаче не позже 31 декабря 1945 года всех дел по ленд-лизу Государственному департаменту, а также о передаче некоторых других функций, выполнявшихся Администрацией внешней экономики, Реконструктивно-финансовой корпорации и Департаменту торговли. Глава Администрации внешней торговли Кроули был освобожден от этой должности 15 октября 1945 года, после чего все вопросы, связанные с ленд-лизом, решались в Государственном департаменте.

По окончании ленд-лизовских отгрузок основная роль Комиссии заключалась в выполнении соглашения от 15 октября 1945 года о передаче в порядке кредита материалов, оставшихся от ленд-лиза»²¹².

«После окончания отгрузок по ленд-лизу объем отгрузок резко сократился. Кредитное соглашение было подписано только 15 октября 1945 года. По условиям соглашения, в целях экономии расходов, доставка грузов в порты была возложена на транспортный отдел ПЗК. Предварительные подсчеты, сделанные транспортным отделом, показали, что эти расходы составят не свыше 3% вместо 10%, затребованных американцами. Таким образом, ожидаемая экономия по транспортным и складским расходам в размере 7–8% от общей стоимости товаров (около 250 млн долларов) ориентировочно составит 18–20 млн долларов.

Задача приемки и отправки грузов из складов и фирм в порты связана с большими трудностями. Так, например, в период ленд-лиза у американцев по доставке наших грузов в порты было занято свыше 600 человек, в том числе только в одном СДС около 400 человек. Однако транспортный отдел комиссии, в общем, неплохо справился с этой задачей, умело используя аппарат американцев.

При подписании кредитного соглашения 15 октября 1945 года было получено согласие американцев на предоставления нам под перевозку грузов по кредитному соглашению 17 пароходов по ленд-лизу, т. е. без оплаты.

Срок поставки этих пароходов под погрузку истекал 31 октября, то есть практически через две недели, в течение которых необходимо было организовать прием грузов на складах и доставить их в порты. Давая согласие на предоставление нам судов по ленд-лизу, американцы рассчитывали на то, что мы будем в состоянии в такие короткие сроки подать необходимое количество грузов в порты. В процессе организации подачи грузов транспортный отдел встретился с большими затруднениями и препятствиями, чинимыми со стороны американцев, а именно: затяжка в оформлении передачи нам грузов, отказ железных дорог перевозить грузы по условиям кредитного соглашения, затягивание оформления допуска наших приемщиков на склады, запрещение производства работ посторонними организациями на территории военных складов (погрузка на жел[езно]дор[ожные] вагоны), много других.

Все возникшие вопросы по отгрузкам решались с нашей стороны без замедления, и затяжка приемки и отгрузки материалов со складов в порты вызывались по вине американцев. Американцы были вынуждены признать, что отгрузки затянулись по их вине и согласились перенести срок предоставления судов по ленд-лизу до 15 ноября. К указанному сроку необходимое количество грузов было поставлено в порты и все обещанные 17 пароходов были поставлены под погрузку. В результате этого была достигнута экономия на фрахте в сумме около 6 млн долларов, отнесенных за счет ленд-лиза»²¹³.

Работа Правительственной закупочной комиссии была высоко оценена на Родине. По словам генерала Л. Г. Руденко, «за период ленд-лизовских операций мы имеем 250 человек орденосцев»²¹⁴.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Эта книга начиналась с того, как воспринимался ленд-лиз в СССР. Несмотря на весь скептицизм в отношении того, что помощь по ленд-лизу в течение почти трех лет войны заменила собой реальное открытие союзниками второго фронта, руководство СССР, так же, как и военачальники, представители интеллигенции и многие простые советские люди признавали, что эта помощь была им реально необходима. Советские бойцы ездили на американских машинах, питались высококачественными американскими продуктами, летали на первоклассных самолетах, с двигателями на авиационным бензине, изготовленном с добавлением американского, работали с американской аппаратурой радиосвязи, получали подарки Красного Креста. Советская промышленность в период металлического голода — в 1942 г. стала получать американские металлы и металлоизделия в большом ассортименте, выполнялись важнейшие изделия машиностроения, которые в СССР почти перестали (например, паровозы, крупные корабли) или совсем перестали производиться (кабель). В 1943–1944 гг. заработали доставленные из США предприятия нефтепереработки, шинный завод; цеха машиностроительных заводов оборудовались американскими станками обширной номенклатуры, в том числе не производившимися в СССР, в промышленность поступали химические изделия и другое сырье.

Как же оценивали ленд-лиз в США? Здесь можно выделить целый спектр оценок, начиная от знаменитого сравнения помощи со шлангом с водой, который нужно одолжить (безвозмездно) соседу, у которого горит дом, до идеи о ленд-лизе как важнейшем инструменте внешней политики США, средстве экономического проникновения в зарубежные страны (в том числе в СССР). С точки зрения ракурса, в котором рассматривался ленд-лиз в этой книге, нам представляется важным выделить важнейший аспект значения ленд-лиза, сформулированный Э. Стеттиниусом, возглавлявшим Администрацию ленд-лиза, и в 1944 г. ставшим Госсекретарем США, в известной книге «Загадки ленд-лиза», написанной в еще годы войны. Говоря о значении ленд-лиза для американцев, он процитировал свой доклад перед Конгрессом 25 января 1943 г.: «Эту помощь невозможно измерить в цифрах. Не существует стандартных оценок, с помощью которых, например, можно было бы сопоставить тысячу погибших русских солдат и тысячу истребителей. Все, кто погиб на полях сражений в Англии, Китае, России, в Африке и Азии, пали, защищая

свою родину. Но эти народы воевали и воюют с нашим общим врагом. Их жертвы спасают жизни американцев. Пятилетняя борьба Китая с Японией, страшное бремя войны с нацистами, которое несет Красная Армия, оборона Англии и разрушение немецких промышленных центров английскими Королевскими ВВС, защита британским флотом жизненно важных морских коммуникаций — все это вместе взятое спасает США от вторжения агрессора, помогает сберечь средства для победы и ускорить ее наступление»¹.

Эта позиция имела важное значение с точки зрения организации и деятельности главного «проводника» ленд-лиза в СССР — Правительственной закупочной комиссии, которая стала собирательным главным героем этой книги. Исходя из такого понимания значение ленд-лиза, руководство США должно было делать все возможное для всемерного развития и усиления помощи СССР как страны, несшей «страшное бремя войны с нацистами». Как известно, наибольший объем помощи по ленд-лизу из США был адресован Великобритании.

В первой главе нашей книги рассмотрены основные вехи создания системы военно-экономического взаимодействия СССР, Великобритании и США в первые месяцы после нападения Германии на СССР, распространение Закона о ленд-лизе на СССР (с 1 октября 1941 г.), обосновывается необходимость создания специального советского органа в США, ответственного за поставки в СССР — Правительственной закупочной комиссии СССР в США, образованной постановлением Совнаркома СССР от 24 февраля 1942 г.

Помощь Советскому Союзу со стороны США в Великобритании в 1941 г. по своим размерам была пока не очень велика. Однако реальное сотрудничество началось. В разгар битвы за Москву помощь англо-американских союзников носила в большей степени морально-психологический характер, поднимая «боевой дух» в столице. Советские люди, в том числе доблестные защитники Москвы, почувствовали моральную поддержку, и хотя и небольшую, но растущую материальную помощь со стороны крупнейших промышленных стран мира — США и Великобритании, представители которой прибыли в столицу СССР осенью 1941 г. Кроме того, одним из факторов, обеспечивших мощное и неожиданное для немцев контрнаступление советских войск под Москвой, начавшееся 5 декабря 1941 г., и последующий разгром противника, явилась переброска свежих соединений Красной армии с Дальнего Востока, а это стало возможным, поскольку советское руководство было уверено, что СССР не угрожает нападение с Востока. Атака Японии на Перл Харбор 7 декабря, вступление США в войну косвенным образом способствовало оттягиванию сил фашистской коалиции в сторону США и Великобритании. Вступление США во Вторую мировую войну, объявление Германией и Италией войны Соединенным Штатам превратили сотрудничество СССР и США в фактор первостепенного военно-политического значения.

В разделе «Становление организационных основ и принципов сотрудничества СССР и США в общем контексте ленд-лизовской политики» рассмотрены такие вопросы, как организация работы по размещению советских

заявок, инспекции материалов и оборудования, поставлявшегося в СССР по ленд-лизу, советскими представителями, препятствия прохождению советских заявок через бюрократическую систему США, установление контакта и повседневного взаимодействия советских органов с американскими учреждениями, от которых зависело рассмотрение, принятие и выполнение советских заявок (Военно-промышленная комиссия, Администрация ленд-лиза, отделения по поставкам различных министерств). Большинство заявок должны были пройти более двадцати различных ведомств, что занимало от 3 до 4 недель, прежде чем заказ направлялся в соответствующую компанию для исполнения. Детально показан процесс прохождения через систему американских органов советских заявок, методы работы советской Правительственной закупочной комиссии. После принятия ленд-лизингового Акта программу курировал личный представитель президента США Ф. Рузвельта Г. Гопкинс, а специальный правительственный орган — Администрация ленд-лиза (Office of Lend-lease Administration) была создана распоряжением Президента только 23 октября 1941 г.

Контроль над производством и распределением был возложен на Комитет военного производства (или, как его называли в последующих документах ПЗК, Военно-промышленный комитет — War Production Board, получивший «исключительные права»). ВПК распределял ресурсы между основными потребителями: армией, флотом, Администрацией ленд-лиза, Управлением гражданского снабжения. Баланс металла и производство ряда материалов регулировались Военно-промышленным комитетом. Так, без санкции Военно-промышленного комитета ни одно предприятие, являвшееся потребителем металла, не могло его получить, и металлургические предприятия не могли принять самостоятельно заказ на изготовление продукции из стали, без разрешения на то Военно-промышленного комитета.

Был установлен следующий порядок размещения заказов (так называемых реквизиций) на ленд-лизинговые товары: «Все реквизиции стран, получающих ленд-лизинговую помощь, направлялись в Администрацию ленд-лиза, которая должна одобрить эти реквизиции и выделить фонды для приобретения требуемых данной страной товаров. Реквизиции... должны содержать данные, показывающие, что требуемые предметы обороны будут использованы... таким образом, что это принесет максимальную пользу для выполнения военной программы объединенных стран». Все реквизиции должны были получить соответствующий пропуск, или «клиринг». В процессе рассмотрения реквизиций Администрация ленд-лиза могла запросить информацию относительно наличных запасов данного товара в стране, которая подала реквизицию, относительно размеров потребления, карточной системы распределения, экспорта и спроса на данный товар в этой стране.

Одобренные реквизиции направлялись в одно из американских правительственных агентств, а именно в Отделы снабжения армии, флота, Морской комиссии, Министерства финансов и Министерства земледелия, в зависимости от характера этих реквизиций. Эти агентства занимались размещением

заказов на товары, затребованные в реквизициях, пользуясь при этом фондами, выделенными в их распоряжение для ленд-лизских операций.

В случае если данное агентство, например армия США, выражала свое несогласие с решением Администрации ленд-лиза, аргументируя это тем, что товар необходим непосредственно для США, и его не следует передавать другим странам (очень распространенный аргумент, к которому часто прибегали представители американских военных ведомств), то соответствующий орган должен был решить этот вопрос «полюбовно» совместно с Администрацией ленд-лиза. Если же они не могли прийти к взаимному соглашению, то этот вопрос передавался на разрешение одному из объединенных англо-американских органов» (например, Объединенному англо-американскому комитету по распределению вооружения и амуниции — Combined Munition Assignment Board).

При этом выполнение заказа по данной реквизиции было возможным только после получения этим заказом «необходимой степени очередности для получения сырьевых материалов и для производства данного вида оборудования». Администрация ленд-лиза должна была содействовать получению степеней очередности (так называемых приоритетов) от соответствующих властей. Право принятия решения по приоритетам принадлежало правительственным органам, осуществлявшим общий контроль над хозяйственной деятельностью, таких, как Комитет военного производства, Комитет амуниции армии и флота и Объединенный комитет по авиации. К середине 1942 г. все большую роль в определении приоритетности заказов стал играть Объединенный комитет Великобритании и США по производству и ресурсам.

После окончательного решения вопроса о реквизиции, поставка этого товара в страну-получатель, зависела, прежде всего, от Объединенного (англо-американского) комитета по распределению вооружения и амуниции. После выполнения заказа по реквизиции, но еще до того, как этот заказ был фактически передан в распоряжение страны, подавшей реквизицию, Объединенный комитет мог принять решение по тем или иным причинам передать данный товар Вооруженным силам США или какой-либо другой стране, имеющей право на получение ленд-лизской помощи.

Вторым ключевым этапом осуществления ленд-лизских поставок была перевозка товаров в страну-получателя. Доставка товаров по назначению требовала, во-первых, перевозки данных товаров от места их изготовления до порта экспорта, во-вторых, обеспечение этих товаров морским тоннажем. «Промежуточная степень» перевозки заключалась в обеспечении «хранения этих товаров до того, как они могли быть погружены для отправки по железной дороге или на пароходе»².

Все транспортные средства внутри США находились в ведении Конторы оборонного транспорта. Этот орган и определял, какие товары могут быть немедленно перевезены до портов, а какие должны храниться на складах в ожидании транспортных средств, а также какие средства транспорта могли быть выделены для их перевозки. Военное министерство (War Department) имело в своем распоряжении ряд складов в портах США для этой цели. Кон-

тора оборонного транспорта, совместно с Администрацией военно-морского транспорта США, были уполномочены решать вопрос, какой порт удобен для вывоза ленд-лизовского груза. Все ленд-лизовские грузы направлялись в те или иные порты США для отгрузки, согласно указаниям Конторы оборонного транспорта и Администрации морского транспорта США.

Такой основополагающий вопрос во всем деле осуществления поставок по ленд-лизу, как выделение тоннажа для морских перевозок грузов, находился в ведении двух органов:

- 1) Администрации морского транспорта США, которая ведала движением всех торговых судов под американским флагом;
- 2) Английского Министерства военного транспорта, которое контролировало распределение тоннажа и движение британского торгового флота.

В целом деятельность по проводке конвоев с грузами находилась в ведении Великобритании; деятельность двух вышеупомянутых органов координировалась Объединенным англо-американским комитетом по регулированию морского транспорта. В функции Администрации ленд-лиза входило представление Объединенному комитету данных о размерах ожидаемых ленд-лизовских отгрузок, о характере и составе грузов.

Одним из факторов, тормозивших военные поставки в СССР, была политика Военного министерства (Военного департамента) США, поскольку военное оборудование, вооружения, стратегические материалы были нужны вооруженным силам самих США для ведения военных действий против Японии.

Процедура и особенности оформления заказов на вооружения и военную технику через Военный департамент США была весьма сложной и бюрократизированной. Заслуживает отдельного внимания правило, согласно которому прямые контакты между представителями страны-союзника и американскими фирмами и предприятиями фактически запрещались. Это также тормозило заключение контрактов с фирмами на производство оборудования для СССР. Как неоднократно указывали советские представители на американских предприятиях, «мы не участвуем в заключении контрактов... Заказчик обычно требует чертежей сразу по утверждению реквизиций, мы же можем получать технические материалы только после заключения контракта... Зачастую проходит большой срок между утверждением реквизиции и заключением контракта»³.

В отношении поставок вооружения был установлен особый порядок размещения заказов, который существенно отличался от размещения заказов на гражданское оборудование. Общая процедура их прохождения, подтвержденная практически путем, например в докладе о работе Отдела артиллерии и боеприпасов ПЗК от 28 июня 1944 г.:

1. «Реквизиции не выписываются», «не заключается контрактов, поскольку вооружение не заказывается Военным департаментом специально для нас».

2. «Общее количество, подлежащее поставке определяется или Протоколом, или путем переговоров с Военным департаментом.

3. Такой порядок размещения заказов не налагает на Военный департамент определенных обязательств, как по общему количеству, так и по срокам, в особенности если поставки не предусматриваются Протоколом.

4. С заводами и фирмами непосредственной связи нет, все заказы проходят через Военный департамент, также нет связи с Администрацией ленд-лиза по военным поставкам.

5. Выделенное вооружение считается принадлежащим СССР только после утверждения Комитета по распределению военных материалов (Munitions Assignment Committee — Ground). Комитет определяет материалы к поставке ежемесячно, в зависимости от представленных требований. Таким образом, только после утверждения Комитета материал может быть отправлен.

6. Несколько в особую группу выделяется порох, аммонит и морская артиллерия. По этим трем видам материалов требуется подача реквизиций, но поставки проходят также через Комитет, на котором утверждается норма на каждый месяц.

Контракты и в этом случае не заключаются, поскольку данные реквизиции выписываются на стандартные материалы американской армии»⁴.

Эту важную особенность программы — особое финансирование поставок по ленд-лизу через военные ведомства США необходимо специально выделить, поскольку проблемы взаимоотношений советской стороны с различными американскими органами играли очень существенную роль в процессе продвижения советских заказов, и военные имели в этом деле особые полномочия.

Главный орган военного планирования — Объединенный комитет начальников штабов (ОКНШ) США и Великобритании — был создан 6 февраля 1942 г. Основное назначение этого органа состояло в координации совместных военных операций, это был своего рода «Объединенный командный пост» для проведения военных операций, «контрольное агентство для планирования и координации». ОКНШ играл также важную роль в осуществлении программы ленд-лиза, осуществляя общее руководство деятельностью объединенных хозяйственных комитетов. По сведениям ПЗК СССР в США, главные конторы Объединенных комитетов по вооружению, сырьевым материалам и морскому тоннажу, располагались в том же здании, в котором находилась главная контора ОКНШ.

К числу причин и обстоятельств, препятствовавших размещению советских заказов в американских ведомствах, относились такие факторы, как выполнение аналогичных заказов для США. Например, «выполнение программы американского правительства по строительству эскортных судов, а также оборудования для производства синтетического каучука, ставило выполнение всяких других заказов в зависимое положение от этой программы». В результате, как правило, для советских заказов сознательно выдавались «низкие приоритеты», которые не обеспечивали быстрое выполнение заказов; сроки поставки оборудования для СССР были очень короткие», и их выполнение привело бы к нарушению графика производства оборудования для эскортных судов и синтетического каучука. В Военно-промышленном

комитете ссылались на то, что в портах США уже скопилось огромное количество промышленного оборудования, что служило препятствием принятию решений по вопросам производства нового оборудования. Работники ПЗК жаловались, что «всякие запросы СССР, идущие вне протокольных статей, встречают огромное сопротивление со стороны различных кругов», «принятие решений сопровождается длительной дискуссией различных комитетов и подкомитетов»; «недоверие к нашим запросам, в связи с требованием большого количества материалов».

Правительственной закупочной комиссии СССР в США, удалось сделать немало для преодоления различных запретов в ходе продвижения советских заказов и собирания технической информации на американских предприятиях. Уже в первые месяцы работы работники ПЗК часто сталкивались с задержками советских заявок. Одной из причин они считали «запутанность учета», наличие у американцев двух видов учета по ленд-лизским поставкам: 1) по числу поданных, размещенных и не размещенных реквизиций (заявок); 2) по отправочным документам, то есть на основе сводок уполномоченных в портах по отгрузкам на пароходах. Между данными этих двух видов учета нередко бывали расхождения. По второму виду учета советские органы опирались также на данные из сообщений транспортного агента с американской стороны — агентства «Мур Маккормик» (к деятельности которого у советской стороны было немало претензий). В начальный период деятельности ПЗК поступление многих документов вообще не регистрировалось, они шли зачастую «куда попало». В связи с этим работники ПЗК предлагали следующие меры: «Выделить людей в военные отделения промышленных районов, где бы наши люди вели наблюдение за движением отправки наших товаров», создать систему «единого учета, исходящего от оперативного аппарата»⁵.

Механизм борьбы за размещение и выполнение советских заказов освещается в обширной текущей документации ПЗК. В качестве способов продвижения советских заявок работники ПЗК обычно предлагали следующие: упрощение заявок, приближение их к американским стандартам, усиление личного воздействия, контактов и прямого «нажима на американцев» для скорейшего продвижения заявок, борьба за присвоение советским заказам американскими органами более высоких «приоритетов» при поставках.

Один из традиционных методов добиться увеличения размещения соответствующих заказов — уменьшить заявки по некоторым другим видам оборудования — вызывал критику со стороны многих работников ПЗК. Они предлагали сделать ставку на другой метод — активного наступления и натиска на американскую сторону, или по их словам, метод «выжимания», с целью заставить выполнять обязательства. Как видно, эти методы часто возымели свое действие, что в деталях показано на примере истории составления Второго протокола ленд-лиза, рассчитанного на период с 1 июля 1942 по 30 июня 1943 г. Обстановка, в которой начались переговоры и работа по составлению Второго протокола, сложилась под влиянием крупного прорыва в отноше-

ниях СССР с США и Великобританией, связанного с поездкой наркома иностранных дел СССР В. М. Молотова в Лондон и Вашингтон в июне 1942 г. и заключением советско-американского договора. Появилось нечто «новое в отношениях» между союзниками, даже «оттенки искренности при решении практических вопросов, связанных с аллокацией материалов и установление приоритетов для оборудования и материалов»⁶. Документы показывают, что СССР удалось добиться обещания американцами поставить индустриального оборудования в СССР на большую сумму, чем изначально планировали в США.

Новый комплекс проблем с размещением советских заказов возник с конца 1943 г., в связи с желанием американской стороны разграничить поставки по ленд-лизу и по кредиту, перейти к поставкам оборудования, которое могло быть использовано СССР после войны, на основе оплаты наличными. По Закону о ленд-лизе поставляемые материалы должны были использоваться исключительно для военных целей. Президенту Рузвельту удалось расширить применение Закона о ленд-лизе: в ленд-лизевские поставки для СССР было включено продовольствие и другое снабжение для гражданского населения, если это поможет населению оказывать содействие военным усилиям, а также оборудование для предприятий, если срок до вступления их в строй достаточно короток для того, чтобы данное предприятие могло работать на войну. Однако границу между поставками для военных целей и поставками для послевоенной реконструкции невозможно провести точно. В ходе встречи В. М. Молотова с послом США в СССР В. А. Гарриманом 31 декабря 1944 г. Гарриман передал предложение президента Рузвельта предоставить СССР кредит для закупки в США предметов, необходимых для послевоенной реконструкции.

С 12 мая 1945 г. в связи с прекращением военных действий в Европе американское правительство приняло скоропалительное решение о прекращении поставок по ленд-лизу, которое было сразу оспорено Закупочной комиссией, и поставки, хотя бы и в урезанном виде, продолжались до 20 сентября 1945 г. С 15 октября было подписано кредитное соглашение между СССР и США.

Во второй главе мы детально рассмотрели проблемы организации доставки грузов в порты США, их отгрузок и отправки в СССР, которые занимали главное внимание работников Правительственной закупочной комиссии. Наиболее сложным и трудоемким этапом осуществления на практике поставок по ленд-лизу в СССР явился этап транспортировки и отправки грузов. Не случайно нарком внешней торговли А. И. Микоян требовал от работников Комиссии составления пятидневных сводок по отгрузкам товаров в СССР.

Одной из главных причин невыполнения обязательств по Первому протоколу ленд-лиза явилось отсутствие достаточного количества кораблей для доставки грузов, а также огромные трудности транспортировки их через Атлантический океан. Проблема тоннажа продолжала оставаться «камнем преткновения» в деле доставки ленд-лизевских грузов и в дальнейшем.

Главная претензия американцев к советской стороне заключалась в том, что «очень часто меняются планы погрузки», что требовало зачастую полного изменения кубатуры и грузоподъемности, а суда, по выражению представителя американского транспортного агентства «Мур Маккормик» м-ра Триппа, «не резиновые». В ответ на это контр-адмирал М. И. Акулин, главный переговорщик от лица ПЗК, занимавшийся отгрузками в СССР, настойчиво повторял, что «м-р Трипп должен понять, что высокоприоритетные грузы, [такие] как алюминий, мы должны отправлять в первую очередь и с каждым пароходом»⁷. Изменения планов погрузки, — внушал он американцам, — связаны были с тем, что шла война, и планы должны были меняться в соответствии с изменениями военной обстановки.

Ситуация осложнялась и комплексом вопросов, связанных с доставкой грузов в порты, ограниченностью портовых мощностей, недостатком рабочей силы, нежеланием американских властей предоставлять советской стороне наиболее удобные и современные порты, а также держать ленд-лизские товары в портах свыше 45 дней. При этом те же американские органы не давали СССР достаточно кораблей для перевозки грузов, запланированных Протоколами, и получался «замкнутый круг». В целом Закупочной комиссии удалось добиться ряда важных уступок, в частности, получить ряд портов на Западном побережье США, которые американцы не хотели предоставлять под погрузки товаров для СССР. Соотношение мощности главного порта отправок грузов с Запада — Портленда и объемов ленд-лизских грузов на 24 августа 1942 г. было таково: в распоряжении ПЗК было приблизительно на 120 тыс. тонн грузов, а отправить из Портленда можно было только около 70 тыс. тонн.

Поэтому Комиссия упорно билась за дополнительные порты на Западном побережье, и в результате этих сражений удалось добиться получения для отправки грузов в СССР порты Сиэтл, Такома, Олимпия, частично Сан-Франциско. Техническими особенностями портов Сиэтл, Такома и Олимпия явилось отсутствие достаточного количества кранов для погрузки тяжеловесных грузов, поэтому туда направлялись относительно «легкие» грузы. Через эти порты грузились металлы, химикаты, продовольствие, резиновые изделия, грузовики, железнодорожные платформы.

Однако и в 1943–1944 гг., единственным портом, через который отгружалось тяжелое индустриальное оборудование, энергетика, паровозы, энергопоезда и другие сложные грузы, оставался Портленд. Этот порт был существенно переоборудован и оснащен для отправки тяжелых грузов в СССР. В частности, был построен специальный причал с краном-дерриком для погрузки паровозов.

При участии советских инженеров — работников ПЗК — был переоснащен ряд советских теплоходов, каждый из которых мог погрузить 18 паровозов (8 паровозов в трюмы и 10 на палубу), а также около 2200 тонн другого генерального груза, преимущественно металла в чушках и каких-либо других грузов. Кроме того, были переоборудованы 17 американских судов типа «Либерти» для перевозки на палубе энергопоездов и дизельных станций.

В 1943–1944 гг. работа по отгрузкам с Западного побережья США была сравнительно упорядочена, значительно вырос объем отгрузок. Основными статьями вывоза с Западного побережья в 1944 г. являлись «различное промышленное оборудование, металлы и продовольствие». На Восточном побережье главными портами отправки грузов в СССР были Нью-Йорк и Филадельфия (в первые месяцы поставок — Бостон). Стабильное и надежное положение с отгрузками установилось в 1944–1945 гг.

Работники ПЗК обязательно учитывали и фактор «обратной связи», т. е. отзывы о состоянии грузов по их прибытии в порты в СССР, проблем их разгрузки и доставки к местам назначения. В частности, в связи с этим возникла проблема «комплектности отгрузки сложных машин на одном судне». По данным, приведенным в отчете ПЗК по Западному побережью, имелись случаи погрузки комплектных машин на одном судне, но в разных трюмах и в разных местах трюмов, что создавало затруднения при выгрузке во Владивостоке и отправке его по назначению. Были отмечены и случаи погрузки скатов и площадок железнодорожных платформ в разных местах трюмов, что усложняло и задерживало сборку платформ во Владивостоке. На эти факты было указано руководством Наркомвнешторга и Закупочной комиссии, в результате были приняты меры к тому, чтобы комплектные машины или станции, железнодорожные платформы стали грузиться в один трюм вместе со всеми частями, что облегчало выгрузку в порту назначения.

В третьей главе прослежены процессы транспортировки и доставки грузов в СССР, в том числе проблемы и особенности транспортировки грузов на различных маршрутах ленд-лиза; приемка, учет состояния грузов и их распределение потребителям внутри СССР.

Контролем за доставкой ленд-лизированных грузов в места назначения уже на территории СССР занимался главным образом Инженерный отдел НКВТ. В портах и пунктах прибытия грузов создавался аппарат уполномоченных НКВТ. В начальный период поставок, особенно в период действия Первого протокола, наблюдался ряд серьезных проблем и перебоев с прибытием грузов. Особые трудности возникали на северном маршруте, в связи с его чрезвычайной опасностью и большими потерями в пути. Очень часто в отчетах уполномоченных НКВТ при описании прибывших грузов встречались характеристики типа: «разбит при налете вражеской авиации», «повреждены бурей», «подмочены водой» и т. д.

О состоянии, номенклатуре, качестве грузов и проблемах их распределения внутри СССР и перераспределения в связи с потерями грузов, свидетельствовали 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 и иногда — наркома НКВТ.

Особый интерес представляют подробности организации транспортировки и состав конвоев, отраженные в отчетах и сообщениях уполномоченных НКВТ в Мурманске и Архангельске о прибывших грузах из США и Англии в Архангельский и Мурманский порты с первыми караванами. Согласно

справке уполномоченного НКВТ от 14 ноября 1941 г., всего к тому времени из Англии в Архангельск было отправлено 6 конвоев. Караван № 1 имел в своем составе пароходы «Джемстон», «Блер Невис», «Лорка», «Ривер Афтон», «Гармоник», «Атлантик», «Копира», «Норд Кинг», «Вилль де Аиверс». Дата прибытия в Архангельск — 11 октября 1941 г. 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 октября 1941 г., были доставлены пулеметы «Брен», вездеходы бронированные, противотанковая пушка на три вездехода с запчастями и другие виды вооружения и боеприпасов.

На четвертом и пятом 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 (шесть ящиков оборудования, шерстяные изделия, жиры, иглы и др., для НКВТ (сахар), иногда металлы (цинк, медь); «грузы для чехов».

Помимо предметов вооружения — танков, самолетов и др., на пароходах прибыло большое количество крупногабаритных грузов — автомобилей, разных видов промышленного оборудования, и, как обычная составная часть загрузки практически любого судна, следовавшего в ленд-лизинговом конвое, — продовольствие. В качестве дополнения включались специальные грузы для представительств союзников в СССР, в том числе печатные материалы и продовольствие.

Грузы сортировались по ведомствам, которым они распределялись: 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; грузы ГУС КА: средства связи. Выделялась также группа «нераспределенные грузы» (кабель, генераторы, электроды и др.) и группа «грузы Ленвнештранса». Последняя включала широкий ассортимент гражданского назначения: станки, прессы, насосы, электрооборудование; алюминий, никель, кобальт, хром; проволоку колючая, трубы стальные; горючее, графит, фенол, фосфор и другие химические вещества; кожу, обувь, х/б ткань; медикаменты, грузы Красного Креста; сахар, какао-бобы, пшеницу, муку; одеяла, шерстяные изделия и др.

Работы представителей ведомств над «расшифровкой» грузов требовала большого личного вклада работников НКВТ. К примеру, ввиду отсутствия спецификаций и разного количества обуви в ящиках уполномоченный В/О «Разноэкспорт» Александринский определял количество по подписям на ящиках. По словам уполномоченного НКВТ в Архангельске Герасимова, «наши уполномоченные обращаются 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»⁸.

Начиная с 17-го каравана, обработка документов стала производиться в местах разгрузки пароходов, в связи с чем прекратились задержки с оформлением документов. Печально знаменитому «погибшему» каравану PQ-17 посвящен один из наиболее крупных комплексов документов, отложившийся в коллекции ПЗК СССР в США. Документы касались розыска поврежденных и погибших судов, учета грузов на них и особенно большое внимание уделялось перераспределению резко уменьшившегося против плана списка товаров, доставленных пароходами 17-го каравана. Оставшиеся корабли (18 из 30) направлялись на разгрузку в Архангельский, Молотовский и Мурманский порты.

На крупномасштабные поставки, шедшие с этим большим караваном, возлагались большие надежды в целях пополнения тяжелых потерь советской экономики и Вооруженных сил в период тяжелых летних поражений на южном крыле советско-германского фронта, где в скором времени развернулась битва за Сталинград и Кавказ. Кроме того, как это следует из плана распределения, часть поставок предназначалась для восстановления разрушенной войной советской экономики, базовых отраслей и снабжения армии продовольствием, медикаментами и предметами интендантского снабжения.

Из-за гибели каравана руководство НКВТ было вынуждено произвести срочное перераспределение остатков, прибывших в советские порты. Документ раскрывает специфические «махинации» с одним из лучших ленд-лизских товаров — мясными консервами. По докладу работников наркомата, «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»⁹.

Данные НКВТ выявляют и стремление Наркомата мясной и молочной промышленности передать как можно большее количество продуктов Московским холодильникам для Мясосбыта, что могло быть следствием преследования ведомственных интересов. НКВТ же стремился распределять больше в пользу Ленинграда, который в этом, безусловно, больше нуждался, и отгрузка в Ленинград предусматривалась постановлением правительства.

А. И. Микояном были утверждены предложения, которые включали выделение мясопродуктов прежде всего Ленинграду (2000 тонн) и близлежащим фронтам, а также «предложения по закладке в мобзапас продовольственных ресурсов, поступающих по импорту 17-м караваном в счет покрытия ранее разбронированных»¹⁰. Для сравнения — на Карельский, Ленинградский и Волховский фронты поступило по 300 метротонн брутто мясных консервов, на Северо-Западный фронт — 350, Калининский фронт — 550, для 7-й армии — 150. Количество «возвращаемых» в резерв мясных консервов было значительным — оно равнялось количеству, выделенному блокадному Ленинграду (по 2000 тонн).

Нарком внешней торговли лично пресекал и другие злоупотребления, например, попытки продавать в Архангельске мыло, присланное как подарки для Красного Креста: он распорядился передать мыло фронтам.

В целом следует подчеркнуть, что аппарат Уполномоченных НКВТ в портах работал очень тщательно по обследованию состояния и характеристик прибывших грузов. Иногда количество поставленного оказывалось больше запланированного в силу особенностей упаковки и других факторов, однако это было скорее исключением. О состоянии прибывавших в порты СССР грузы позволяют в деталях судить акты порта, таможни и другие документы. С их использованием составлялись сводные отчеты Уполномоченных НКВТ с подробным описанием караванов. По актам таможни выявлялись разные виды нарушений, одним из распространенных был самый простой — «груз не поступил». Фиксировали и факты хищений, особенно продовольственных товаров из попорченной и прохудившейся упаковки.

Особенной критике подверглось состояние ряда прибывших грузов, прежде всего серьезных недостатков их упаковки и расположения при погрузке на корабли. Так, Уполномоченный НКВТ указывал, что «в связи со значительным количеством продовольственных грузов, доставленных караваном № 53 необходимо отметить, что упаковка их, как правило, оказалась неудовлетворительной (слабая или недоброкачественная тара)».

Общий вывод заключался в том, 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»¹¹.

В документах были выявлены 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 также отдельные случаи повреждения грузов машинами.

Примером комплексной организации доставок грузов может служить работа Танкового отдела Инженерного управления НКВТ с 1 июля 1941 по 31 декабря 1944 г. По вопросу об обеспечении доставки товаров внутри страны докладывалось: «Работа отдела по скорейшему обеспечению доставки товаров по назначению внутри страны выражалась в командировке постоянных представителей отдела во все порты и пункты прибытия грузов, а также организации в портах штата военных представителей отдела во все порты и пункты прибытия грузов, а также организации в портах штата военных представителей Главных управлений НКЮ, что давало возможность ускорить отправку грузов потребителям».

В результате хорошей организации работы, как подчеркивалось в отчете танкового отдела, «в практике до середины 1944 года не имелось случаев задержки или складирования грузов отдела в советских портах. Грузы

отдела отправлялись из портов по назначению в течение 5–15 дней со дня их выгрузки из пароходов»

Только начиная с середины 1944 г. «отгрузка из портов Дальнего Востока, особенно ремонтных мастерских, стала задерживаться, ввиду недостатка железнодорожного порожняка и в настоящий момент на станции Переплетная скопилось 400 мастерских, которые находятся там в течение нескольких месяцев. Принимается решение перебросить их во избежание порчи на базы НКЮ, расположенные в пределах Приморской и Дальневосточной железных дорог».

Особая ситуация сложилась с иранским маршрутом, где скопились большие количества грузов. Перегонка машин своим ходом считалась нецелесообразной, т. к. «гусеничные тяжелые машины будут иметь большие износы и потребуют ремонта». Однако, несмотря на такой риск во второй половине 1944 г. было принято решение перегонять все машины, в том числе и полугусеничные, кроме танков своим ходом. Таким путем было перегнано более 1000 машин, что дало возможность разгрузить скопление боевой техники в Иране и доставить ее для использования в войска Красной армии.

Следует отметить и особые трудности транспортировки по иранскому маршруту самолетов: «мы отправляем самолеты из Калифорнии в Тегеран. Это около 20 тыс. км», или половина кругосветного путешествия. На пути встречается большое количество посадок, которые влекут за собой технические трудности. По выражению сотрудников ПЗК, «мы перегоняем самолеты кругом света — это огромнейшая трудность».

В заключение третьей главы проанализирована общая динамика завоза и потерь и распределения ленд-лизских товаров по Объединениям НКВТ. По данным Правительственной закупочной комиссии, «всего за весь период отгрузок по ленд-лизу было отправлено в Союз 2743 парохода с грузом 17 349 тысяч тонн. Потери судов в результате действия противника и по другим причинам за этот период составляли 2,6%, или было потеряно 76 судов с грузом 455 тыс. тонн. Потери за 1945 год составляют 0,7% (4 парохода с грузом 26 тыс. тонн)»¹².

В четвертой главе рассмотрена номенклатура, объемы, основные группы и динамика поставок по ленд-лизу в СССР. И по американским данным, и по подсчетам Правительственной закупочной комиссии СССР в США, за весь период ленд-лизских поставок и по общему объему и по стоимости лидировали продукты питания. По словам американского исследователя ленд-лиза Р. Джонса, «тушенка, то есть консервированная свинина, продукт, приготовленный по российскому рецепту и поставляемый рядом компаний-производителей на Среднем Западе, обеспечивал советского солдата привычной ему пищей, которую можно было употреблять как в горячем, так и в холодном виде. Солдаты Красной Армии привыкали к таким аксессуарам, как “двухдюймовые квадратные упаковки размером не больше спичечного коробка”, в которых находились сухие супы, в том числе борщ». Но при этом он отметил, что «для гражданского населения оставалось и вовсе мизерное количество продуктов»¹³.

Для работников ПЗК продовольствие стало приоритетным грузом, который грузился в первую очередь; даже «наливной тоннаж» предоставлялся прежде всего под растительное масло.

Другим символом ленд-лиза стал грузовик «Студебеккер», который, подобно тушенке, производился — в силу особенностей конструкции мотора (работал на низкооктановом бензине) — американцами главным образом для СССР. По данным Закупочной комиссии, до 95% автомобилей «Студебеккер» отправлялось в Советский Союз. Автомашина 2,5 т 6 х 6 использовалась как тягач для полевой артиллерии, как грузовик для перевозки войск и боеприпасов (по пересеченной местности) в условиях боевой обстановки фронта, а также как база для реактивных установок (знаменитой «Катюши»). По словам работников автотракторного отдела ПЗК, «машина полностью себя зарекомендовала как наилучшая машина этого класса»¹⁴.

Самым удачным образцом военной техники — самолет-истребитель «Аэрокобра», который был подвергнут усовершенствованию с целью приспособить его к суровой русской зиме. По данным Закупочной комиссии, на втором месте по стоимости поставок находились самолеты и авиационное оборудование, на третьем — автомашины, мотоциклы и дорожные машины, на четвертом — промышленное оборудование.

По своему составу поставки были чрезвычайно обширными, охватывали все отрасли народного хозяйства СССР. Номенклатура поставок включала такие группы, как вооружение и военное снаряжение; металлы; железнодорожное оборудование, нефтепродукты, химические товары; промышленное оборудование; товары интендантского назначения; продовольственные товары, медицинские поставки. Полный список всех поставленных изделий представлен в сводном отчете в приложении к тексту монографии.

Динамика поставок изменялась по группам в течение войны. На начальном ее этапе центральными были поставки вооружений, военной техники и боеприпасов, однако уже в 1942 г. кризис в советской промышленности — «металлический голод», недостаток нефтепродуктов и т. д. — вызвал рост заявок на металлы и другие стратегические материалы, и затем и на промышленное оборудование. С 1943 по 1945 г. постоянной тенденцией был рост доли поставок продовольствия, а также транспортных средств, железнодорожного оборудования.

Целый ряд обязательств оказывался перевыполненным, т. е. отправлялось больше товаров, чем было положено по протокольным обязательствам, добавлялись и новые пункты в обширный «ассортимент» поставок (появлялись так называемые внепротокольные обязательства). Номенклатура поставок, вплоть до пиковых 1943–1944 гг., неуклонно расширялась. Доля товаров военного назначения, вооружений от протокола к протоколу снижалась, уступая место лидеру поставок по объему и тоннажу — продовольствию, повышалась доля промышленного оборудования и других предметов «гражданского назначения».

В 1943 г. имела место крупная реорганизация системы управления американскими поставками по ленд-лизу. После назначения на пост посла в СССР

В. А. Гарримана все комиссии, осуществлявшие переговоры по ленд-лизу на территории Советского Союза были подчинены послу США. Кроме того, был создан новый орган — Администрация внешней экономики, во главе с Л. Кроули, с задачей организовать взаимодействие между всеми агентствами США, работавшими за рубежом. После этой реорганизации США значительно сократили объемы помощи всем своим союзникам, даже Великобритании. Только Советский Союз продолжал получать помощь в прежних объемах и более.

С середины 1943 до мая 1945 г., когда американское правительство объявило о прекращении поставок по ленд-лизу, объемы поставок в СССР шли с общей тенденцией к возрастанию, с достижением пика помесечных поставок в мае 1945 г. Существенно расширялась и номенклатура поставок, включая в себя все новые товары, в том числе и те, которые американская сторона первоначально не желала предоставлять СССР, но которые были буквально отвоены у нее работниками Правительственной закупочной комиссии, опиравшимися на мощь и авторитет СССР, Красной армии, «дяди Джо» (И. В. Сталина), титаническую энергию наркома внешней торговли А. И. Микояна. Последний был «царь и бог» для советских работников внешнеэкономического фронта, которые трудились под лозунгом: «Наша работа должна быть построена так, как наказывала наша Родина, как указывает нам наш нарком...», а некоторые даже считали, что Микоян лучше знал ситуацию с заявками, погрузками и отгрузками товаров, чем те, кто работал непосредственно в США.

После создания в США Администрации внешней экономики последняя стала регулярно публиковать цифры о поставках по ленд-лизу в американской печати, а наркомат внешней торговли СССР — проводить сопоставление американских данных и данных учета НКВТ. Проанализировав расхождения в цифрах учета поставок по ленд-лизу из США в СССР, в советской и американской статистике, Учетно-экономический отдел НКВТ СССР пришел к выводу, что «расхождение происходит в основном за счет оценки продовольственных товаров, которые нами оцениваются по официальным справочникам Министерства земледелия, а Рузвельт пользуется данными Министерства торговли. Установлено, что Министерство торговли сообщает президенту цены по данным таможенного учета, которые являются условными и более низкими»¹⁵.

Расхождения в советских и американских данных учета поставок по ленд-лизу объяснялись, во-первых, тем, что СССР и США пользовались данными различных ведомств США, и, во-вторых, тем, что советская и американская сторона включали или не включали в отчетные данные некоторые поставки (например, американцы включали поставки из Великобритании, и поставки за наличный расчет, а в ПЗК их считали отдельно). Первый председатель ПЗК генерал А. И. Беляев подметил обычный «козырь» американцев в спорах о тоннаже — это англичане. Сами американцы, мол, могли бы дать товары, но англичане не соглашались, а конвой зависел от них. В связи с этим Беляев предложил, в частности, отделить американские

поставки от английских. Впрочем, различия в подсчетах оказались не очень существенными.

Общей тенденцией динамики ленд-лизских поставок было сохранение «остатков» обязательств по предыдущим протоколам и переход их на период нового протокола. «Хвост» невыполненных обязательств тянулся вплоть до последнего Четвертого протокола. Потерянные в ходе транспортировки изделия (самолеты, танки и др.) американская сторона зачастую отказывалась возмещать.

В связи с этим следует отметить специфику понимания американцами самого понятия «выполнение обязательств». Это была не конечная доставка товаров в СССР, а согласно тексту Третьего протокола, Военный департамент считал выполнившим свои обязательства, если товар по данному обязательству был поставлен советской стороне в лице ПЗК для отправки в порт.

Одной из существенных проблем при осуществлении советских заказов являлась проблема стандартов производства различных изделий в промышленности США и СССР. Это влекло за собой одну из ключевых проблем в поставках военной техники — хронических недопоставках по ленд-лизу запасных частей для танков, самолетов и других видов техники.

Существенные различия в стандартах производства влекли за собой большие трудности и задержки в размещении заказов СССР по самым разнообразным видам промышленного оборудования. Представитель Администрации ленд-лиза объяснил такую постановку вопроса тем, что «американские фирмы и инженеры (а число последних ограничено) сильно заняты выполнением важных проектов и не в состоянии в настоящее время заниматься разработкой нестандартных для американской промышленности проектов»¹⁶.

Посылая самолеты, работникам ПЗК необходимо было посылать и инструменты. По их словам, «если мы захотим отвернуть гайку нашим ключом, то ни один наш ключ не подойдет, ибо американская система — в дюймах...»¹⁷.

При поставках самолетов и танков сказывалась разница в организации производства. В СССР выпускались самолеты, полностью укомплектованные, готовые к боевым действиям. В Америке самолеты производились неуккомплектованные. Имелся ряд наименований, так называемых правительственных деталей (приборы и оборудование, винты, пулеметы, бомбодержатели, показатели скорости, кислородное оборудование и др.). При этом на основании заказа заводы выпускали самолеты без какого-либо оборудования.

Важнейшую роль в усовершенствовании процесса поставок ленд-лизской техники в СССР играла «обратная связь» с советской стороной, выполнение технических усовершенствований американской техники по требованиям СССР. При этом Инженерное управление НКВТ подвергло определенной критике квалификацию соответствующих советских военных органов и их отношение к поставляемой по ленд-лизу технике. Было, в частности, указано, что «отношение Бронетанкового управления к импортируемым машинам ожидает быть лучшим. Ответственные работники [...] не могут

определенно сказать, какие машины им требуются, какие машины завоевали признание и каких машин больше не следует завозить»¹⁸. При заказе импортной техники наблюдался разницей в потребностях между различными органами и управлениями Красной армии.

В пятой главе исследована «человеческая сторона» деятельности ПЗК: роль человеческого фактора и личных контактов, повседневная жизнь, работа советских инженеров на американских фирмах, предприятиях, базах, сбор ими технической информации.

Большое значение для реализации поставок по ленд-лизу имели личные контакты и взаимоотношения советских работников с представителями американских органов. В своей повседневной деятельности работники ПЗК контактировали с целым рядом организаций, работали американцы и в самой ПЗК. В числе важных партнеров с американской стороны следует выделить руководителей Администрации ленд-лиза (администраторы ленд-лиза Э. Стеттиниус, Д. Варнеке, заместитель администратора Дж. Хазард, затем руководитель Администрации внешней экономики Л. Кроули, старший заместитель администратора генерал-майор армии США С. М. Уэссон), Военно-промышленной комиссии — Д. Нельсон (председатель), У. Батт (заместитель председателя, Вице-президент Военно-промышленной комиссии), Комитета по распределению военных материалов (управляющий генерал-майор Дж. Бернс), Военного министерства США (министр Г. Стимсон), видов Вооруженных сил США. Дональд Нельсон, отражавший интересы крупного бизнеса, по мнению работников ПЗК, должен был балансировать между интересами крупных монополий и интересами армии и флота США (генерал Сомервелл, командующие армии, ВВС армии, а также флота США), эмиссарами которых в ВПК выступал Ф. Эберштадт. Советские работники же балансировали между этими фигурами с одной целью — обеспечить полное и первоочередное выполнение советских заказов. В случае трудностей и задержек председатель ПЗК пускал в ход угрозу обратиться выше — к руководителю Комитета по советским протоколам Г. Гопкинсу, а через него и к президенту Рузвельту.

С течением времени работники ПЗК приобрели высокую квалификацию в деле «выбивания» из американцев выполнения обязательств по поставкам, пуская в ход все средства — от угроз обратиться к вышестоящему начальству до использования обычных методов личного общения с американскими представителями. Улучшению взаимоотношений, как правило, способствовали контакты полуофициальные, неофициальные, дружеские (завтраки, обеды, ужины, «коктейл-партии»), раздача подарков ведущим американским работникам. В ходе неформальных встреч применялись и методы морального воздействия на американцев — демонстрация советских фильмов, книг о Москве и т. д., которые также возымели свое действие.

Советские работники делили американцев, с которыми приходилось иметь дело, на «своих» и «чужих» по принципу их отношения к советским поставкам. Скажем, «адмирал Лэнд и его подручные из Морской комиссии и Военно-транспортной администрации — м-р Дуглас, м-р Киттинг

и м-р Макфирсон» — в отношении этой группы советские представители высказались очень определенно: «Из всех организаций, имеющих отношение к ленд-лизским поставкам, Морская комиссия и Военно-транспортная администрация, возглавляемая Лэндом, является наиболее реакционными [...] в отношении поставок Советскому Союзу. От перечисленных лиц зависит своевременный подбор пароходов, предоставляемых Американским правительством под советские грузы, упорядочение работы портов, ремонт советских пароходов и другие вопросы, связанные со своевременной погрузкой пароходов... Как правило, Лэнд и его заместитель м-р Дуглас, Морская комиссия встречают в штыки даже те минимальные требования на предоставление нам пароходов, которые исходят из Белого дома от Гопкинса или от Бернса... Пароходы ставятся под погрузку со значительным опозданием; планы постановки пароходов под погрузку меняются большое количество раз». Как можно понять, именно от этой группы американских военных чиновников во многом зависела пресловутая проблема тоннажа, тормозившая поставки по ленд-лизу в СССР.

Наиболее положительную оценку у советских представителей получила следующая группа: «Мак и другие работники Отдела снабжения финансового департамента являются наиболее отзывчивыми и наиболее добросовестными в выполнении ленд-лизских поставок. Министр финансов Моргентау проявляет большой интерес к ходу поставок и состоянию дел по тем товарам и оборудованию, которые поставляются [нам] Финансовым департаментом»¹⁹.

С редкими американцами, которые знали русский язык (таковым был, например, представитель Администрации ленд-лиза Дж. Хазард) можно было наладить особый контакт. Именно Хазарда Беляев и Лукашев считали «центральной фигурой в Ленд-лизе», его «мозгом», но при этом — «главным саботажником при решении принципиальных вопросов размещения заказов, удовлетворения наших заявок... Хазард пишет ответы на все наши письма, приезжает в Комиссию по поручению Стеттиниуса и Бернса, посещает Белый дом, особенно когда речь идет о наших заказах»²⁰.

Проблема овладения английским языком стала для работников Закупочной комиссии одной из самых сложных: многие работники не смогли его освоить в достаточной степени даже за два года работы в США. Сильно было в Комиссии и настроение против американцев как потенциальных «профашистских элементов», и призывы сохранять секретность документации, не допуская к ней американских сотрудников, и желание заменить последних на рабочем месте членами семей работников ПЗК. Культурный шок и проблема адаптации к жизни в США были советскими работниками постепенно преодолены, избавиться от американцев не удалось (уже в конце войны, в мае 1945 г., американцы составляли до половины сотрудников в ряде отделов ПЗК). Совместная работа продолжалась.

В рукописи дан срез повседневной жизни работников Комиссии. Аппарат ПЗК в Вашингтоне располагал своим «парком» в количестве 16 автомашин и одного автобуса, которые работали с полной нагрузкой. Автобусом

перевозились дети сотрудников Закупочной комиссии при поездке в школу и из школы, а также пользовались за плату сотрудники Закупочной комиссии в начале и по окончании работы. Проживали сотрудники аппарата Комиссии в ряде арендованных домов, в том числе в трех общих для сотрудников, и трех отдельных домах для председателя Комиссии и его заместителей. В 1942–1945 гг. были организованы школа и летний лагерь для детей сотрудников ПЗК, налажено культурно-массовое обслуживание и клубная работа, проводились регулярные спортивные мероприятия. Советские работники прочно обосновались в США — ведь Комиссия продолжала свою работу до 1948 г.

Имели советские работники и ряд льгот: ПЗК была освобождена правительством США от уплаты ряда налогов, связанных с использованием средствами связи и передвижения.

Центральной фигурой в процессе продвижения и реализации ленд-лизских операций в США стал оперативный инженер ПЗК, который занимался оформлением заказов по принципу — «каждый инженер — специалист по определенной отрасли промышленности, ведет все заказы по оборудованию». В его обязанности входило: 1) работа по размещению заказа; 2) следить за ходом выполнения уже размещенных заказов; 3) контроль за поставками; 4) доклад начальнику группы о ходе текущих дел; 5) участие в работе Комиссии (это относится и к начальнику отдела); 6) производственные совещания (текущие дела); 7) язык и самообразование.

Другая ключевая фигура — представитель ПЗК в портах, откуда отправлялись товары по ленд-лизу в СССР. Важное значение для организации отправок имело введение должности уполномоченного ПЗК в порту. Проталкиванием грузов для СССР занимались и представители отделов ПЗК на предприятиях, складах, базах. Они занимались обеспечением движения грузов в порты, и в ряде случаев, инспекцией оборудования.

После смены руководства ПЗК в декабре 1943 г. новый председатель Комиссии генерал Л. Г. Руденко усилил наступление на американцев. Фирмы сами искали контактов с генералом Руденко, просьбы ПЗК от лица СССР более оперативно выполнялись. Американской стороной устраивались пропагандистские акции с участием советской стороны, с приглашением представителей средств массовой информации.

Среди основных методов работы советских представителей — «знакомства и связи с американскими представителями правительственных учреждений», а также «работа по использованию американской техники», для чего использовались беседы с представителями промышленности и посещения фирм.

В книге показано и на конкретных примерах, как ПЗК добивалась от американской стороны выполнения требований советской стороны по улучшению и «переделке» поставляемых образцов военной для техники для условий СССР (например, самолетов «Аэрокобра», других видов авиационной и бронетанковой техники).

ПЗК распространила сеть своих представителей на американские предприятия, в порты, авиабазы на территории США. Деятельность советских

представителей — постоянных представителей и временно командированных инженеров и специалистов, сводилась к следующим функциям: приемка и испытания поставляемых в СССР материалов и оборудования, в сочетании с обучением советских специалистов обращению с этим оборудованием, сбор технической информации. К числу методов изучения американской техники относились: 1) первое направление, которое позволяло изучать технику наиболее обстоятельно, без спешки, «показухи» и стремления «скрыть» все лучшее от гостей, свойственной краткосрочным визитам, — «путем систематического изучения отдельных производственно-технических вопросов на основе договоров на техпомощь, заключенных с американскими фирмами»; 2) «путем использования поездок на инспекцию оборудования», для изучения технических вопросов «конструкции и эксплуатации приобретаемого оборудования»; 3) «путем организации разовых посещений заводов с целью осмотра работы оборудования, аналогичной закупленной СССР»; 4) путем посещения научно-технических конференций и съездов, а также промышленных выставок; 5) «путем использования случайно представившихся возможностей от американских фирм или их представителей для получения технической информации»²¹.

Отдельно рассмотрен заключительный этап работы ПЗК по завершению ленд-лизских поставок и переходу к работе в новых условиях в 1945 г. С 12 мая 1945 г., когда американское правительство неожиданно объявило о прекращении поставок по ленд-лизу в СССР, работа ПЗК перестраивалась в авральном режиме. Сначала удалось частично добиться возобновления отгрузок, затем началась напряженная работа по переходу к работе на коммерческой основе. Согласно отчету генерала Л. Г. Руденко о работе Закупочной комиссии в 1945 г., «основная задача комиссии до сентября 1945 года заключалась в максимальной отгрузке в СССР военного снаряжения, оборудования и различного рода материалов, поставившихся по ленд-лизу. С начала года по сентябрь было отправлено в СССР 3,5 млн англтонн различных грузов на общую сумму 1960 млн долларов... По окончании ленд-лизских отгрузок основная роль комиссии включалась в выполнении соглашения от 15 октября 1945 года о передаче в порядке кредита материалов, оставшихся от ленд-лиза»²². Сразу после войны работники Закупочной комиссии продолжали работать в направлении развития экономических связей на коммерческой основе, участвовали в создании международных финансово-кредитных организаций — Международного валютного фонда, Мирового банка.

Оценивая общее значение военно-экономических поставок союзников для СССР, целесообразно, на наш взгляд, сослаться на авторитетное мнение бессменного куратора программы от лица советского руководства, сыгравшего ведущую роль в организации внешнеэкономической деятельности СССР в 1941–1945 гг. А. И. Микояна: «Военно-экономические поставки нам со стороны наших западных союзников, главным образом американские поставки по ленд-лизу, оцениваю очень высоко. Хотя и не в такой степени, как некоторые западные авторы... Представьте, например, армию, оснащенную всем необходимым вооружением, хорошо обученную, но воины которой

недостаточно накормлены или хуже того. Какие это будут вояки? И вот когда к нам стали поступать американская тушенка, комбижир, яичный порошок, мука, другие продукты, какие сразу весомые дополнительные калории стали получили наши солдаты! И не только солдаты: кое-что перепадало и тылу.

Или возьмем поставки автомобилей. Ведь мы получили, насколько помню, с учетом потерь в пути около 400 тыс. первоклассных по тому времени машин типа “Студебеккер”, “Форд”, легковые “Виллисы” и амфибии. Вся наша армия оказалась фактически на колесах, и каких колесах! В результате повысилась ее маневренность и заметно возросли темпы наступления.

Да-а, без ленд-лиза мы бы наверняка еще год-полтора лишних провоевали»²³.

Что касается влияния ленд-лиза на систему международных отношений, можно напомнить о дискуссии, состоявшейся в правящих кругах США в связи с истечением 1 июля 1943 г. срока действия Закона о ленд-лизе, когда в Конгресс США было подано предложение о продлении срока действия этого закона на 1943–1944 гг. Помощник министра иностранных дел США Д. Ачесон, выступая перед Комиссией Конгресса по международным вопросам, заявил тогда, что ленд-лиз есть часть внешней политики США. Он поддержал предложение о продлении Закона о ленд-лизе, считая, что во время войны система ленд-лиза дает возможность «объединить все ресурсы страны и Объединенных наций в борьбе против общего врага», а также создает возможность улучшения послевоенных международных экономических отношений.

Министр военных дел США Г. Стимсон заявил, что если США после войны начнут требовать доллары за оказанную ленд-лизовскую помощь, то это может привести к международным осложнениям и даже к третьей мировой войне. Это меткое замечание напоминает нам о том, что в годы «холодной войны» СССР продолжал расплачиваться с США по долгам по ленд-лизу что, конечно, могло только подогревать конфронтацию между странами.

Позитивный же эффект поставок по ленд-лизу заключался в том, что они способствовали не только победе СССР и его союзников по антигитлеровской коалиции во Второй мировой войне, но и восстановлению и модернизации советской экономики с помощью американских материалов и передовой техники.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Сводный отчет по размещению заказов через Ленд-лиз с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. по советской Правительственной закупочной комиссии СССР в США (сумма в амер. долл.)

Наименование товаров	Ед. изм.	Получено рекламаций в Ленд-лиз		Принято Ленд-лизом к оплате		Размещено (оформлено контракт.)		Поставлено в порты		Отгружено в СССР	
		Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Всего	долл.	—	10 007 788 679	—	9 961 056 553	—	9 708 896 893	—	9 439 452 916	—	9 423 878 663
В том числе:											
Самолеты и авиационное оборудование	долл.	—	1 594 263 905	—	1 594 263 905	—	1 594 263 905	—	1 558 246 904	—	1 555 728 567
Самолеты бомбардировщики средние В-25	шт.	865	166 600 000	865	166 600 000	865	166 600 000	865	166 600 000	—	166 600 000
Самолеты бомбардировщики тяжелые В-24	шт.	1	358 259	1	358 259	1	358 259	1	358 259	1	358 259
Самолеты-бомбардировщики легкие А-20	шт.	3073	400 767 000	3073	400 767 000	3073	400 767 000	3073	400 767 000	3073	400 767 000
Самолеты-истребители Р-39	шт.	2157	173 994 031	2157	173 994 031	2157	173 994 031	2157	173 994 031	2157	173 994 031
Самолеты-истребители Р-40	шт.	2069	137 559 000	2069	137 559 000	2069	137 559 000	2069	137 559 000	2069	137 559 000
Самолеты-истребители Р-63	шт.	2318	150 046 357	2318	150 046 357	2318	150 046 357	2315	149 848 000	2315	149 848 000
Самолеты-истребители Р-47	шт.	398	40 397 040	398	40 397 040	398	40 397 040	219	22 385 992	203	20 727 000
Транспортные самолеты С-46	шт.	1	288 000	1	288 000	1	288 000	1	288 000	1	288 000
Самолеты морские	шт.	188	47 852 946	188	47 852 946	188	47 852 946	186	47 459 946	181	46 629 000
Самолеты тренировочные	шт.	85	2 413 925	85	2 413 925	85	2 413 925	85	47 413 925	84	2 385 526
Самолеты-разведчики	шт.	30	1 224 564	30	1 224 564	30	1 224 564	30	1 224 564	30	1 224 564

Запчасти и обслуживание к самолетам	долл.	—	352 793 000	—	352 793 000	—	352 793 000	—	352 793 000
Аварийно-ремонтные мастерские	шт.	68	1 536 000	68	1 536 000	68	1 536 000	68	1 536 000
Посадочные дорожки SR-15089 и SR-569519	бр./т	143 094	29 096 783	143 094	29 096 783	104 819	11 689 187	104 819	11 689 187
Военные поставки	долл.	—	2 906 555 341	—	2 906 555 341	—	2 788 895 347	—	2 781 959 775
Танки, бронемашин, ремонтные мастерские, трайлеры и запчасти	долл.	—	555 255 468	—	555 255 468	—	546 697 343	—	546 638 775
Танки средние M4A2	шт.	5375	372 054 738	5375	372 054 738	5375	372 054 738	5375	372 054 738
Танки легкие	шт.	1680	46 692 197	1680	46 692 197	1680	46 692 197	1680	46 692 197
Броневездомы	шт.	1156	10 656 743	1156	10 656 743	1156	10 656 743	1156	10 656 743
Бронемашины M3A1	шт.	3291	22 554 424	3291	22 554 424	3291	22 554 424	3291	22 554 424
Ремонтные танки	шт.	130	8 883 000	130	8 883 000	130	8 883 000	130	8 883 000
Истребители танков M10	шт.	2	130 414	2	130 414	2	130 414	2	130 414
Моторы «Крайслера»	шт.	5	20 461	5	20 461	5	20 461	5	20 461
Танковые трайлеры	шт.	803	12 656 381	803	12 656 381	803	12 656 381	803	12 656 381
Полевые ремонтные мастерские	шт.	1842	16 745 798	1842	16 745 798	1346	11 194 492	1346	11 194 492
Инструмент и оборудование для ремонтных мастерских	компл.	10	44 471	10	44 471	10	44 471	10	44 471
Запчасти и оборудование д/танков, бронемашин, броневездомов, ремонтных танков	долл.	—	62 519 513	—	62 519 513	—	62 408 477	—	62 408 477
Понтонные мосты	компл.	25	911 106	25	911 106	13	473 778	13	473 778
Тягачи к мостам 5–6 тонн	компл.	150	1 117 050	150	1 117 050	50	371 493	42	312 792
Семитрайлера к мостам 2 ½-тонные прицепы к тягачам	компл. шт.	150 100	228 150 41 023	150 100	228 150 41 023	—	—	—	—
Артиллерийские вооружения	долл.	—	285 499 543	—	285 499 543	—	285 499 543	—	285 499 543
Пушки зенитные 90-мм M1	шт.	280	17 312 541	280	17 312 541	280	17 312 541	280	17 312 541
Пушки зенитные 40-мм	шт.	5587	118 762 521	5587	118 762 521	5587	118 762 521	5587	118 762 521
Пушка «Эрликон» 20мм	шт.	2109	14 948 220	2109	14 948 220	2109	14 948 220	2109	14 948 220
Пулеметы старые на тулбе 50 кал.	шт.	1720	4 029 000	1720	4 029 000	1720	4 029 000	1720	4 029 000

Снаряды 3"	шт.	540 020	8 294 973	540 020	8 294 973	540 020	8 294 973	540 020	8 294 973
Снаряды 120-мм	шт.	4000	198 280	4000	198 280	4000	198 280	4000	198 280
Снаряды 90-мм	шт.	464 532	11 743 369	464 532	11 743 369	464 532	11 743 369	464 532	11 743 369
Снаряды 40-мм	шт.	8 302 841	33 964 811	8 302 841	33 964 811	8 302 841	33 964 811	8 302 841	33 964 811
Снаряды 37-мм	шт.	10 841 972	42 155 340	10 841 972	42 155 340	10 841 972	42 155 340	10 841 972	42 155 340
Снаряды 20-мм	шт.	13 197 505	12 975 617	13 197 505	12 975 617	13 197 505	12 975 617	13 197 505	12 975 617
Снаряды 75-мм	шт.	3 120 815	46 066 277	3 120 815	46 066 277	3 120 815	46 066 277	3 120 815	46 066 277
Снаряды 5/38	шт.	185 217	6 039 704	185 217	6 039 704	185 217	6 039 704	185 217	6 039 704
Краска для снарядов 5"/38 кал.	бр./т	0,35	502	0,35	502	0,35	502	0,35	502
Патроны 45 кал.	шт.	280 599 000	8 592 981	280 599 000	8 592 981	280 599 000	8 592 981	280 599 000	8 592 981
Патроны 30 кал.	шт.	655 048 995	49 459 769	655 048 995	49 459 769	655 048 995	49 459 769	655 048 995	49 459 769
Звелья 30 кал.	шт.	236 922 700	1 662 328	236 922 700	1 662 328	236 922 700	1 662 328	236 922 700	1 662 328
Патроны легтыя 30 кал.	шт.	72 000	130 320	72 000	130 320	72 000	130 320	72 000	130 320
Патроны 50 кал.	шт.	224 743 826	64 851 765	224 743 826	64 851 765	224 743 826	64 851 765	224 743 826	64 851 765
Звелья 50 кал.	шт.	225 082 725	3 500 842	225 082 725	3 500 842	225 082 725	3 500 842	225 082 725	3 500 842
Патроны к охотничьим ружьям	шт.	64 000	1680	64 000	1680	64 000	1680	64 000	1680
Звелья для 37-мм патронов к авиационным пушкам	шт.	350 237	171 646	350 237	171 646	350 237	171 646	350 237	171 646
Снаряды 3"/50 учебные	шт.	380	3627	380	3627	380	3627	380	3627
Другие боеприпасы:									
Бомбы мины	долл.	—	4 287 543	—	4 287 543	—	4 287 543	—	4 287 543
Дымовые шашки	шт.	1 429 820	5 397 171	1 429 820	5 397 171	1 429 820	5 397 171	1 429 820	5 397 171
Быкфордол шнур	метр	43 375 813	732 980	43 375 813	732 980	43 375 813	732 980	43 375 813	732 980
Детонирующий шнур	метр	2 525 883	254 451	2 525 883	254 451	2 525 883	254 451	2 525 883	254 451
Калсколи-детонаторы № 8	шт.	38 702 880	532 488	38 702 880	532 488	38 702 880	532 488	38 702 880	532 488
Электростонаторы	шт.	5 946 500	544 813	5 946 500	544 813	5 946 500	544 813	5 946 500	544 813
Взрыватели 40-мм осколочно-фугасных снарядов	шт.	49 988	26 494	49 988	26 494	49 988	26 494	49 988	26 494
Капсколи для охотничьих гильз	шт.	2 925 255	32 908	2 925 255	32 908	2 925 255	32 908	2 925 255	32 908
К.вадранты к 40-мм пушкам	шт.	360	12 060	360	12 060	360	12 060	360	12 060
Прицепы для 40-мм пушки	шт.	1500	1 219 110	1500	1 219 110	1500	1 219 110	1500	1 219 110
Охотничья ружья 16 калибров	шт.	1000	35 000	1000	35 000	1000	35 000	1000	35 000

Бароскопы и звездки морские и сухопутные	шт.	8	25 648	8	25 648	8	25 648	8	25 648	8	25 648	8	25 648	8	25 648
Компасы топографические	шт.	300	2250	300	2250	300	2250	300	2250	300	2250	300	2250	300	2250
Штоки комплектно с зарядами № 3 для бомбометов марки 6	шт.	2500	40 260	2500	40 260	2500	40 260	2500	40 260	2500	40 260	2500	40 260	2500	40 260
Телескопы марки МК-62	шт.	132	189 140	132	189 140	132	189 140	132	189 140	132	189 140	132	189 140	132	189 140
Запчасти к телескопам марки МК-62 и МК-83	долл.	—	18 334	—	18 334	—	18 334	—	18 334	—	18 334	—	18 334	—	18 334
Фундаментные кольца для пушек 57/38	шт.	130	202 540	130	202 540	130	202 540	130	202 540	130	202 540	130	202 540	130	202 540
Кино-теодолиты марки Т.М. и 434	шт.	3	22 888	3	22 888	3	22 888	3	22 888	3	22 888	3	22 888	3	22 888
Тренировочный пулемет ТМ-9 1221	шт.	1	1524	1	1524	1	1524	1	1524	1	1524	1	1524	1	1524
Аккумуляторы к М-45 самоходной установке М-17	шт.	370	2957	370	2957	370	2957	370	2957	370	2957	370	2957	370	2957
Охотничья свинцовая дробь	бр./г	1	216	1	216	1	216	1	216	1	216	1	216	1	216
Шкалы стабеля и барабана прицела 3"/50 к пушкам	шт.	600	19 932	600	19 932	600	19 932	600	19 932	600	19 932	600	19 932	600	19 932
Разные артиллерийские материалы	долл.	—	20 089	—	20 089	—	20 089	—	20 089	—	20 089	—	20 089	—	20 089
Автомашины, автомобили, дорожные машины, запчасти и разные оборудование	долл.	1 154 754 079	—	1 119 044 824	—	1 119 044 824	—	1 082 988 314	—	1 082 988 314	—	1 082 988 314	—	1 082 988 314	—
Грузовики «Форд» 1 ½ т, 4 х 2 с загл.	шт.	—	—	78 614	161 575 355	78 614	161 575 355	77 976	160 266 555	77 976	160 266 555	77 976	160 266 555	77 976	160 266 555
— «Долж» 1 ½ т, 4 х 2 с загл.	шт.	—	—	9501	12 048 798	9501	12 048 798	9501	12 048 798	9501	12 048 798	9501	12 048 798	9501	12 048 798
— «Долж» 1 ½ т, 6 х 6	шт.	—	—	10	21 747	10	21 747	10	21 747	10	21 747	10	21 747	10	21 747
— «Шевроле» 1 ½ т, 4 х 2 шт.	шт.	—	—	6814	15 566 600	6814	15 566 600	6646	11 882 254	6646	11 882 254	6646	11 882 254	6646	11 882 254
— «Шевроле» 1 ½ т, 4 х 4	шт.	—	—	57 884	124 007 234	57 884	124 007 234	57 884	124 007 234	57 884	124 007 234	57 884	124 007 234	57 884	124 007 234
— «Студбеккер» 4 ½ т, 6 х 4 шт.	шт.	—	—	68 879	185 022 515	68 879	185 022 515	69 879	185 022 515	69 879	185 022 515	69 879	185 022 515	69 879	185 022 515
— «—» 2 ½ т, 6 х 6	шт.	—	—	108 379	322 248 687	108 379	322 248 687	104 960	310 294 734	104 960	310 294 734	104 960	310 294 734	104 960	310 294 734

— " — — 2 ½ [Г], 4 x 4	шт.	—	7891	23 360 881	7891	23 360 881	6430	17 815 858	6430	17 815 858
Грузовики «Дженерал Моторс» 2 ½ [Г], 6 x 4 с запчастями	шт.	—	2810	6 826 368	2810	6 826 368	2810	6 826 368	2810	6 826 368
Грузовики «Дженерал Моторс» 2 ½ [Г], 6 x 6 с запчастями	шт.	395 113	998 390 069							
Грузовики «Дженерал Моторс» 2 ½ [Г], 6 x 6 с запчастями	шт.		5957	16 433 713	5957	16 433 713	5957	16 433 713	5957	16 433 713
Грузовики «Харвестер» 2 ½ [Г], 6 x 4 с 3/4	шт.		2530	7 424 313	2530	7 424 313	2530	7 424 313	2530	7 424 313
— " — — «Интернейшнл Харвестер» 2 ½ т, 6 x 6 с 3/4	шт.		462	1 240 179	462	1 240 179	462	1 240 179	462	1 240 179
— " — — Мак Траки 10 тонн	шт.		790	8 158 588	790	8 158 588	758	7 855 512	758	7 855 512
Автомобили полутракторы с 3/4	шт.		1000	8 566 432	1000	8 566 432	703	6 805 905	703	6 805 905
Грузовики 5-6 т, 4 x 4 (ФВД)	шт.		25 515	49 086 752	25 515	49 086 752	25 217	48 503 742	25 217	48 503 742
Автомобили полутракторы с 3/4	шт.		1540	6 077 609	1540	6 077 609	1540	6 077 609	1540	6 077 609
Грузовики 5-6 т, 4 x 4 (ФВД)	шт.		—	67 038	—	67 038	—	—	—	—
Самосвалы Даймонт 5 т, 4 x 2	шт.		20	138 026	20	138 026	20	138 026	20	138 026
Самосвалы 2 ½ т, 6 x 6	шт.		104	426 457	104	426 457	82	336 257	82	336 257
— " — — 1 ½ [Г], 4 x 4	шт.		104	312 000	104	312 000	—	—	—	—
Тяжелые грузовики M1A1	шт.		30	442 140	30	442 140	—	—	—	—
Грузовики для дорожного оборудования 5 тонн, 4 x 2	шт.		40	167 227	40	167 227	40	167 227	40	167 227
Грузовики для дорожного оборудования 6 т, 4 x 4	шт.		90	684 034	90	684 034	90	684 034	90	684 034
Грузовики Иггер-нейшл 5 т (самосвалы)	шт.		1113	6 333 506	1113	6 333 506	1105	6 040 491	1105	6 040 491
Тяжелые грузовики или тягачи с прицепами	шт.		485	1 737 0524	485	1 737 0524	288	1 273 922	71	1 158 905
Бензопарашки 5 т, 6 x 6	шт.		115	1 953 600	115	1 953 600	78	1 273 922	71	1 158 905
Автошестерни	шт.		1 500	4 702 075	1 500	4 702 075	692	1 894 638	692	1 894 638

Тоже для 3" пушек 9/7	120.043	71-488-223	120.043	71-488-223	120.043	71-488-223	120.043	71-488-223	120.043	71-488-223	120.043	71-488-223
Тоже для 90-мм пушек 12/7	бр./т											
Порох 30 кал. для карабинов/опытн	бр./т	1	1605	1	1605	1	1605	1	1605	1	1605	1605
Порох пироксилиновый 7/7 105-мм	бр./т	1963	1 331 841	1963	1 331 841	1963	1 331 841	1963	1 331 841	1963	1 331 841	1 331 841
Порох пироксилиновый 7/7 155-мм	бр./т	2275	1 370 851	2275	1 370 851	2275	1 370 851	2275	1 370 851	2275	1 370 851	1 370 851
Черный порох	бр./т	18	10 312	18	10 312	18	10 312	18	10 312	18	10 312	10 312
Тринитролуол	бр./т	131 021	35 922 563	131 021	35 922 563	131 021	35 922 563	131 021	35 922 563	131 021	35 922 563	35 922 563
Аммонит	бр./т	40 021	8 439 462	40 021	8 439 462	40 021	8 439 462	40 021	8 439 462	40 021	8 439 462	8 439 462
Железнодорожный подкалиберный состав (без порохов)	долл.	—	276 350 57	—	276 350 57	—	276 350 57	—	276 350 57	—	276 350 57	215 895 593
Паровозы с запчастями	шт.	2299	205 505 355	2299	205 505 355	2299	205 505 355	2299	205 505 355	2299	205 505 355	168 943 416
Тепловозы с запчастями	шт.	100	11 879 947	100	11 879 947	100	11 879 947	100	11 879 947	100	11 879 947	8 280 918
Платформы с запчастями	шт.	15 000	46 879 366	15 000	46 879 366	15 000	46 879 366	15 000	46 879 366	15 000	46 879 366	32 134 345
Думкары	шт.	1580	7 223 675	1580	7 223 675	1580	7 223 675	1580	7 223 675	1580	7 223 675	5 002 675
Транспортеры	шт.	35	510 554	35	510 554	35	510 554	35	510 554	35	510 554	510 554
Платформы узкоколейные	шт.	50	79 027	50	79 027	50	79 027	50	79 027	50	79 027	79 027
Ж/л шестерни	шт.	1097	4 133 227	1097	4 133 227	1097	4 133 227	1097	4 133 227	1097	4 133 227	819 054
Участки к автогормозам	долл.	—	7391	—	7391	—	7391	—	7391	—	7391	7 391
Части для усиления платформ	долл.	—	132 015	—	132 015	—	132 015	—	132 015	—	132 015	118 213
Другие оборудование	долл.	—	2 421 511	—	2 421 511	—	2 421 511	—	2 421 511	—	2 421 511	2 086 311
III. Морские суда и морское оборудование	долл.	—	527 556 374	—	527 556 374	—	527 556 374	—	527 556 374	—	527 556 374	492 030 661
Минные тральщики с запчастями	шт.	40	66 444 324	40	66 444 324	40	66 444 324	40	66 444 324	40	66 444 324	492 030 61
Большие и малые охотники за подлодами (110 фут. и 65 фут.)	шт.	164	56 899 869	164	56 899 869	164	56 899 869	164	56 899 869	164	56 899 869	45 369 343
Торпедные катеры и запчасти	шт.	232	74 441 868	232	74 441 868	232	74 441 868	232	74 441 868	232	74 441 868	69 514 580
Десантные баржи	шт.	75	5 847 846	75	5 847 846	75	5 847 846	75	5 847 846	75	5 847 846	5 838 993

Шпиг	бр./т	254 465	97 016 290	254 465	97 016 290	225 632	86 122 584	225 632	86 122 584	225 632	86 122 584
Лярд	бр./т	314 381	106 358 967	314 381	106 358 967	280 026	93 284 465	280 026	93 284 465	280 026	93 284 465
Баранье и говяжье сало	бр./т	21 396	6 427 652	21 396	6 427 652	21 396	6 427 652	21 396	6 427 652	21 396	6 427 652
Масло сливочное	бр./т	95 589	106 723 990	95 589	106 723 990	72 103	72 881 580	72 103	72 881 580	72 103	72 881 580
Картер сред	бр./т	21 837	24 366 575	21 837	24 366 575	21 837	24 366 575	21 837	24 366 575	21 837	24 366 575
Молоко в порошке	бр./т	78 856	40 012 613	78 856	40 012 613	69 896	31 312 847	69 896	31 312 847	69 798	31 229 271
Молоко стухшее	бр./т	27 789	10 858 765	27 789	10 858 765	27 543	10 771 711	27 543	10 771 711	27 543	10 771 711
Яичный порошок	бр./т	121 721	327 598 011	121 721	327 598 011	108 539	287 086 423	108 539	287 086 423	108 539	287 086 423
Сухие овощи	бр./т	13 997	18 836 659	13 997	18 836 659	13 075	17 266 039	13 075	17 266 039	13 075	17 266 039
Концентрированные супы	бр./т	6024	3 855 091	6024	3 855 091	6024	3 855 091	6024	3 855 091	6024	3 855 091
Сыр	бр./т	36 855	26 030 523	36 855	26 030 523	36 855	20 802 383	31 221	20 802 383	31 221	20 802 383
Томатная паста	бр./т	8510	2 457 963	8510	2 457 963	8510	2 458 085	8510	2 458 085	8510	2 458 085
Концентрированные соки	бр./т	1258	1 294 086	1258	1 294 086	1258	1 294 086	1258	1 294 086	1258	1 294 086
Растительное масло	бр./т	445 158		445 158		400 524		400 524		400 524	
Шортенинг	бр./т	27 844	165 050 579	27 844	165 050 579	18 915	146 053 117	18 915	146 053 117	18 915	146 053 117
Маргарин	бр./т	46 042		46 042		46 042		46 042		46 042	
Разные товары пищевого отдела	бр./т	98 929	89 520 937	98 929	89 520 937	98 731	87 452 782	98 731	87 452 782	98 670	87 447 612
Мыло	бр./т	8254	1 315 111	8254	1 315 111	8254	1 315 111	8254	1 315 111	8254	1 315 111
У. Промышленное оборудование	долл.	—	1 082 166 511	—	1 078 683 264	—	1 065 175 602	—	1 065 175 602	—	1 064 259 708
Станки и запчасти	шт.	33 206	309 393 692	33 206	309 393 692	33 206	309 393 692	33 193	309 273 319	33 192	309 248 328
Электропечи и электрооборудование	шт.	1395	28 196 906	1395	28 196 906	1395	28 196 906	1395	28 196 906	1 395	28 196 906
Кузнечно-прессовое оборудование	долл.	—	70 688 368	—	70 688 368	—	70 688 368	—	70 688 368	—	70 656 309
а) Прессы	долл.										
б) Молоты	долл.										
в) Ножицы	долл.										
г) Ковачные машины	долл.	—	66 625 812	—	66 625 812	—	66 625 812	—	66 611 034	—	66 611 034
д) Комплектные линии	долл.										
Аккумуляторные станции	шт.	8	776 667	8	776 667	8	776 667	8	776 667	8	776 667
Трубы насосы и запчасти	долл.	—	576 781	—	576 781	—	576 781	—	576 781	—	576 781
Шабеты	шт.	2	8 365	2	8 365	2	8 365	2	8 365	2	8 365
Метизное оборудование	шт.	132	1 549 866	132	1 549 866	132	1 549 866	131	1 532 585	131	1 532 585

Разное оборудование	долл.	—	1 008 532	—	—	1 008 532	—	—	1 008 532	—	1 008 532	—	1 008 532
Гибочные и плавильные машины	долл.	—	142 345	—	—	142 345	—	—	142 345	—	142 345	—	142 345
Польемно-транспортное оборудование	долл.	—	74 943 863	—	—	74 943 863	—	—	74 943 863	—	74 943 863	73 196 366	72 962 638
а) Краны	долл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
б) Экскаваторы	долл.	—	57 030 079	—	—	57 030 079	—	—	56 316 064	—	56 316 064	—	56 123 346
в) Траки	долл.	—	8 315 911	—	—	8 315 911	—	—	7 285 911	—	7 285 911	—	7 285 911
г) Другое польемно-транспортное оборудование	долл.	—	9 597 873	—	—	9 597 873	—	—	9 594 391	—	9 594 391	—	9 553 381
д) Компрессоры вентиляторы трубы и газодувки	долл.	—	14 655 910	—	—	14 655 910	—	—	14 655 759	—	14 655 759	—	14 409 691
Насосы отдела № 13	долл.	—	10 247 853	—	—	10 247 853	—	—	9 897 634	—	9 897 634	—	9 895 156
Горно-обогатительное оборудование	долл.	—	9 649 683	—	—	9 649 683	—	—	9 649 683	—	9 649 683	—	9 649 683
Паровозы промышленности	шт.	102	3 649 434	102	—	3 649 434	102	—	883 470	23	883 470	—	883 470
Металлургическое прокатное и литейное оборудование	долл.	—	47 874 683	—	—	47 874 683	—	—	47 874 683	—	47 874 683	—	47 874 683
а) Прокатное оборудование	долл.	—	26 271 585	—	—	26 271 585	—	—	26 271 585	—	26 271 585	—	26 271 585
б) Волочильное оборудование	долл.	—	2 782 033	—	—	2 782 033	—	—	2 782 033	—	2 782 033	—	2 782 033
в) Металлургическое оборудование	долл.	—	12 684 213	—	—	12 684 213	—	—	12 684 213	—	12 684 213	—	12 684 213
Кипаланы (по отделу № 13)	долл.	—	1 975 793	—	—	1 975 793	—	—	1 975 793	—	1 975 793	—	1 975 793
Кипаланы (по отделу № 9)	долл.	—	4 161 059	—	—	4 161 059	—	—	4 161 059	—	4 161 059	—	4 161 059
Сварочное оборудование (Техпромимпорта и Машинимпорта)	долл.	—	8 914 328	—	—	8 914 328	—	—	8 760 825	—	8 760 825	—	8 751 725
Оборудование автобюксов	долл.	—	11 317 117	—	—	11 317 117	—	—	11 317 117	—	11 317 117	—	11 317 117
Аппаратура листетчерской связи	долл.	—	1 990 595	—	—	1 990 595	—	—	1 990 595	—	1 990 595	—	1 990 595
Нефтяное буровое оборудование	долл.	—	7 191 016	—	—	7 191 016	—	—	7 038 447	—	7 038 447	—	7 031 840
Нефтезаводы (в счет 300 миллионов)	долл.	—	4 317 028	—	—	4 317 028	—	—	4 317 028	—	4 317 028	—	4 317 028

Нефтеперетонные заводы	долл.	—	41 259 873	—	41 259 873	—	41 259 873	—	41 259 873	—	40 355 318	—	40 355 318
Химические установки	долл.	—	4 607 798	—	4 607 798	—	4 607 798	—	4 607 798	—	4 607 798	—	4 607 798
Машины и оборудование для строительной промышленности	долл.	—	140 367	—	140 367	—	140 367	—	140 367	—	140 367	—	140 367
Кислородные установки	долл.	—	10 966 013	—	10 966 013	—	10 966 013	—	10 966 013	—	9 405 497	—	9 405 495
Шинный завод	долл.	—	4 496 347	—	4 496 347	—	4 496 347	—	4 496 347	—	4 496 347	—	4 496 347
Шинно-ремонтные воздушные трассы	долл.	—	127 662	—	127 662	—	127 662	—	127 662	—	127 662	—	127 662
Железнодорожные цистерны	долл.	—	27 866	—	27 866	—	27 866	—	27 866	—	27 866	—	27 866
Разное оборудование для нефтезаводов (запчасти, ресурсы)	долл.	—	863 867	—	863 867	—	863 867	—	863 867	—	863 867	—	863 867
Бетонные установки	долл.	—	330 774	—	330 774	—	330 774	—	330 774	—	330 774	—	330 774
Шипы и гильзы для холодного сращивания проводов	долл.	—	53 430	—	53 430	—	53 430	—	53 430	—	53 430	—	53 430
Энергоскопное и электротехническое оборудование	долл.	—	192 155 649	—	192 155 649	—	192 155 649	—	192 155 649	—	190 656 842	—	190 521 717
а) Котлы	долл.	—	15 960 493	—	15 960 493	—	15 960 493	—	15 960 493	—	15 955 389	—	15 955 389
б) Гидростанции	долл.	—	3 700 892	—	3 700 892	—	3 700 892	—	3 700 892	—	3 700 892	—	3 700 892
в) Дизельные станции	долл.	—	47 948 529	—	47 948 529	—	47 948 529	—	47 948 529	—	47 948 529	—	47 948 529
г) Тепловые станции	долл.	—	84 050 754	—	84 050 754	—	84 050 754	—	84 050 754	—	82 863 137	—	82 776 154
Другое электрооборудование	долл.	—	38 166 293	—	38 166 293	—	38 166 293	—	38 166 293	—	37 946 108	—	37 904 151
Электроарматура	долл.	—	228 910	—	228 910	—	228 910	—	228 910	—	143 009	—	136 824
Электротехнический материал	долл.	—	2 099 758	—	2 099 758	—	2 099 758	—	2 099 758	—	2 099 758	—	2 099 758
Детальные машины	долл.	—	139 501	—	139 501	—	139 501	—	139 501	—	139 501	—	139 501
Патроны и ключи	долл.	—	3 016 262	—	3 016 262	—	3 016 262	—	3 016 262	—	3 016 262	—	3 016 262
Мерительный инструмент	долл.	—	4 677 252	—	4 677 252	—	4 677 252	—	4 677 252	—	4 677 252	—	4 677 252
Режущий инструмент	долл.	—	36 288 358	—	36 288 358	—	36 288 358	—	36 288 358	—	36 288 358	—	36 288 358
Твердые сплавы	долл.	—	6 038 895	—	6 038 895	—	6 038 895	—	6 038 895	—	6 038 895	—	6 038 895
Пневматический инструмент	долл.	—	9 306 654	—	9 306 654	—	9 306 654	—	9 306 654	—	9 306 654	—	9 306 654
Приборы разные (контрольно-измерительные и испытательные)	долл.	—	6 905 216	—	6 905 216	—	6 905 216	—	6 905 216	—	6 894 905	—	6 893 305

Шарикоподшипники	шт.	12 415 288	23 336 714	12 415 288	23 336 714	12 415 288	23 336 714	12 415 270	23 336 614
Шаржи и ролики	тыс. шт.	528 266	2 586 269	528 266	2 586 269	528 266	2 586 269	528 266	2 586 269
Тракторы сельско-хозяйственные	шт.	2497	2 418 186	2497	2 418 186	2497	2 418 186	2497	2 418 186
Запчасти для с/х тракторов	долл.	—	260 570	—	260 570	—	260 570	—	260 570
Плохие телефоны с батареями	шт.	423 617	19 046 310	423 617	19 046 310	423 617	18 929 686	418 660	18 846 889
Зарядные станции 15 и 5 квт	шт.	21 592	26 529 352	21 592	26 529 352	21 592	26 456 406	21 592	26 456 406
Другие типы зарядных станций	шт.	409	420 576	409	420 576	409	419 554	409	418 726
Текстильное и текстильное оборудование	долл.	—	14 989 650	—	14 989 650	—	14 353 064	—	14 353 064
Также арктические	долл.	—	20 089	—	20 089	—	19 969	—	19 969
Железнодорожные телефоны	долл.	—	882 499	—	882 499	—	882 499	—	882 499
Выходные устройства для радиосвязи	долл.	—	113 272	—	113 272	—	113 272	—	113 272
Оборудование дальней связи	долл.	—	6 210 600	—	6 210 600	—	4 920 478	—	4 886 139
Оборудование для изготовления деталей	долл.	—	494 066	—	494 066	—	494 066	—	494 066
Оборудование местной связи	долл.	—	488 752	—	475 538	—	475 538	—	473 867
Полуживые силовые станции	шт.	25	130 636	25	130 636	25	130 636	25	130 636
Телефонные аккумуляторные батареи	долл.	—	533 602	—	533 602	—	512 617	—	511 977
Электронизационный материал	долл.	—	57 278	—	57 278	—	57 278	—	57 278
Разное оборудование	долл.	—	2 646 669	—	2 646 669	—	2 646 669	—	2 646 669
Другое электрооборудование	долл.	—	81 097	—	81 097	—	70 569	—	70 569
Пассажирские машины	шт.	216	366 020	216	366 020	216	366 020	216	366 020
Автомобильные заводы	шт.	2	16 927 300	2069	13 841 061	2069	12 175 954	1865	12 175 954
Разное оборудование по автомобильному отделу (дорожные машины)	шт.	143	1 165 209	143	1 165 209	143	1 130 209	141	1 130 209
Разное оборудование отдела № 9	долл.	—	3 752 680	—	3 752 680	—	3 749 959	—	3 749 959

Разное оборудование отдела № 11	долл.	—	22 523 264	—	22 351 432	—	22 126 264	—	22 056 041	—	22 056 041
Разное оборудование отдела № 13	долл.	—	10 423 678	—	10 423 678	—	10 423 678	—	10 167 290	—	10 167 290
Разное оборудование электросварочной группы	долл.	—	666 368	—	666 368	—	666 368	—	666 368	—	666 368
Разное промышленное оборудование отдела № 21	долл.	—	206 030	—	206 030	—	206 030	—	206 030	—	206 030
Разное промышленное оборудование отдела № 7	долл.	—	268 476	—	268 476	—	268 476	—	268 476	—	268 476
VI. Другие материалы	долл.	—	1 875 087 659	—	1 875 087 659	—	1 874 086 784	—	1 806 331 629	—	1 802 325 355
1. Цветные металлы и ферросплавы	бр./т	751 048	356 911 666	751 048	356 911 666	751 048	356 911 666	746 930	355 069 736	746 905	355 057 756
В том числе:											
Молибден	бр./т	15 236	11 611 809	15 236	11 611 809	15 236	11 611 809	15 236	11 611 809	15 236	11 611 809
Медь чушковая	бр./т	18 798	4 985 992	18 798	4 985 992	18 798	4 985 992	18 798	4 985 992	18 798	4 985 992
Цинк	бр./т	49 820	10 310 466	49 820	10 310 466	49 820	10 310 466	49 820	10 310 466	49 820	10 310 466
Никель в катодах	бр./т	13 100	10 014 011	13 100	10 014 011	13 100	10 014 011	13 100	10 014 011	13 100	10 014 011
Алюминий в чушках	бр./т	172 271	56 614 208	172 271	56 614 208	172 271	56 614 208	172 271	56 614 208	172 271	56 614 208
Кобальт	бр./т	337	1 125 461	337	1 125 461	337	1 125 461	337	1 125 461	337	1 125 461
Магний	бр./т	8102	3 716 594	8102	3 716 594	8102	3 716 594	8102	3 716 594	8102	3 716 594
Кальций	бр./т	439	924 429	439	924 429	439	924 429	439	924 429	439	924 429
Дюралюминиевый лист	бр./т	49 892	41 188 237	49 892	41 188 237	49 892	41 188 237	49 892	41 188 237	49 892	41 188 237
Дюралюминиевые трубы	бр./т	4 283	10 110 195	4 283	10 110 195	4 283	10 110 195	4 283	10 110 195	4 283	10 110 195
Дюралюминиевый пруток и проволока	бр./т	6 300	3 350 178	6 300	3 350 178	6 300	3 350 178	6 300	3 350 178	6 300	3 350 178
Другие алюминиевые изделия	бр./т	34	40 073	34	40 073	34	40 073	34	40 073	34	40 073
Патронная латунь	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
Латунные изделия											
Проволока											
Трубы											
Пруток											
Лист и лента											
Другие латунные изделия											
Медно-никелевый сплав											
Бронзовые изделия (трубы прутков и др. изделия)											
Бронзовые изделия (трубы прутков и др. изделия)											

Хромиколевая сталь	бр./т	207 261	49 271 836	207 261	49 271 836	207 261	49 271 836	206 455	49 050 314	206 206	49 043 681
— " шарикополупинковая сталь	бр./т										
— " конструкционная легированная сталь	бр./т										
Сталь холоднокатанная для шарикоподшипников	бр./т	26 582	5 692 561	26 582	5 692 561	26 582	5 692 561	26 582	5 692 561	26 582	5 692 561
Сталь легированная	бр./т	129 308	20 078 650	129 308	20 078 650	129 308	20 078 650	129 296	20 074 698	129 249	20 070 591
Сталь низкоуглеродистая	бр./т										
Сталь высокоуглеродистая	бр./т										
Сталь углеродистая инструментальная	бр./т	38 378	17 471 058	38 378	17 471 058	38 378	17 438 280	38 298	17 438 280	38 288	17 438 110
Сталь легированная инструментальная	бр./т										
Быстрорежущая сталь	бр./т	13 386	21 019 685	13 386	21 019 685	13 386	20 999 362	13 376	20 999 362	13 376	20 999 362
Сталь сербриянка углеродистая	бр./т	365	492 715	365	492 715	365	492 715	365	492 715	365	492 715
Сталь сербриянка легированная	бр./т	238	544 724	238	544 724	238	544 724	238	544 724	238	544 724
Сталь сербриянка быстрорежущая	бр./т	229	1 223 880	229	1 223 880	229	1 223 880	229	1 223 880	226	1 199 311
Нержавеющая сталь	бр./т										
Нержавеющая лента	бр./т										
Нержавеющие листы и плиты	бр./т										
Нержавеющая заготовка	бр./т	13 718	12 574 691	13 718	12 574 691	13 718	12 547 128	13 664	12 547 128	13 664	12 547 128
Нержавеющая магнитная и другие спецстали	бр./т										
Нержавеющая заготовка	бр./т										
Сварная заготовка	бр./т	111 915	17 887 448	111 915	17 887 448	111 915	17 849 143	111 659	17 849 143	111 345	17 801 902
Лист стальной холоднокатанный	бр./т	98 428	7 953 011	98 428	7 953 011	98 428	7 939 755	98 260	7 939 755	98 223	7 936 932
Лист стальной горячекатанный	бр./т										
Стальные плиты горячекатанные	бр./т	263 912	18 487 709	263 912	18 487 709	263 912	18 413 896	263 473	18 413 896	263 269	18 396 768

Колочая проволока и скобы	бр./т	46 134	4 239 232	46 134	4 239 232	46 134	4 239 232	46 134	4 239 232
Трос стальной авиационный	бр./т	2793	5 574 912	2793	5 574 912	2793	5 574 912	2740	5 472 722
Грузовой трос	бр./т	31 141	17 032 981	31 141	17 032 981	31 141	17 032 981	30 804	16 856 826
Трубы									
Трубы легированные	бр./т	51 634	17 828 950	51 634	17 828 950	49 679	17 139 903	48 470	16 659 498
Трубы нержавеющие	бр./т	3783	8 662 853	3783	8 662 853	3572	8 292 990	3572	8 292 990
Трубы углеродистые авиационные	бр./т	1461	1 207 836	1461	1 207 836	1365	1 166 779	1365	1 166 779
Обсадные трубы	бр./т	53 970	6 100 356	53 970	6 100 356	53 371	6 036 590	52 354	5 934 384
Линейные трубы	бр./т	64 812	5 138 934	64 812	5 138 934	64 311	5 100 602	64 311	5 100 602
Буровые трубы	бр./т	12 841	2 107 253	12 841	2 107 253	12 645	2 078 018	12 367	2 037 356
Компрессорные трубы	бр./т	10 174	1 199 677	10 174	1 199 677	10 078	1 189 564	9790	1 159 474
Прочие стальные трубы	бр./т	75 682	8 644 188	75 682	8 644 188	74 959	8 536 654	74 775	8 511 154
Штанги буровые и насосные	бр./т	2916	625 951	2916	625 951	2871	615 707	2871	615 707
Замки для буровых труб	бр./т	4179	3 299 653	4179	3 299 653	4179	3 299 653	4179	3 299 653
Прочие стальные метеллы	бр./т								
Болты гайки гвозди	"--"	19 156	2 228 278	19 156	2 228 278	19 156	2 228 278	19 156	2 228 278
Якоря	"--"	1260	329 625	1260	329 625	1260	329 625	1260	329 625
Цепи	"--"	5786	2 073 383	5786	2 073 383	5786	2 073 383	5786	2 073 383
Чугун и разные металлы, изделия	"--"	1252	853 026	1252	853 026	1252	853 026	1252	853 026
Металлы стальные изделия	"--"	5105	1 652 638	5105	1 652 638	5093	1 641 200	5093	1 641 200
Жестяные консервные банки	"--"	485	145 900	485	145 900	485	145 900	485	145 900
3. Нефтепродукты	бр./т	2 096 378	135 330 302	2 096 378	135 330 302	1 798 343	117 670 787	1 798 343	117 670 787
Авиабензин	бр./т	637 475	42 846 295	637 475	42 846 295	559 016	37 650 403	559 016	37 650 403
Изооктан и другие компоненты	бр./т	759 033	58 733 550	759 033	58 733 550	636 817	50 387 119	636 817	50 387 119
Автобензин и газولين	бр./т	257 394	6 875 911	257 394	6 875 911	228 430	6 118 704	228 430	6 118 704
С-концентраты	бр./т	1531	771 920	1531	771 920	1531	771 920	1531	771 920
Дизельное топливо	бр./т	204 839	3 657 417	204 839	3 657 417	198 168	3 572 573	198 168	3 572 573
Флотский мазут	бр./т	80 006	710 301	80 006	710 301	38 386	352 070	38 386	352 070
Авиационные смазочные масла	бр./т	61 918	7 537 343	61 918	7 537 343	53 970	6 711 716	53 970	6 711 716
Прочие смазочные масла	бр./т	55 722	5 972 575	55 722	5 972 575	44 498	4 527 304	44 498	4 527 304
Литроны и керосин	бр./т	17 390	609 775	17 390	609 775	17 046	588 298	17 046	588 298

Горный	бр./т	3	10 282	3	10 282	3	10 282	3	10 282	3	10 282
Щеианстый аммоний	бр./т	2	2984	2	2984	2	2984	2	2984	2	2984
Перекись бария	бр./т	66	18 711	66	18 711	66	18 711	66	18 711	66	18 711
Дибромстан	бр./т	529	214 375	529	214 375	529	214 375	529	214 375	529	214 375
Калиевая селитра	бр./т	905	136 035	905	136 035	905	136 035	905	136 035	905	136 035
Диметиланилин	бр./т	2011	1 006 849	2011	1 006 849	2011	1 006 849	2011	1 006 849	2011	1 006 849
Дифениламин	бр./т	1424	733 493	1424	733 493	1424	733 493	1424	733 493	1424	733 493
5. Бумага	бр./т	13 286	6 171 558	13 286	6 171 558	13 286	6 171 558	13 286	6 034 809	12 926	6 034 809
Пергаментная бумага	бр./т	3616	1 327 561	3616	1 327 561	3616	1 327 561	3616	1 290 526	3482	1 290 526
Папиросная бумага	бр./т	826	1 018 131	826	1 018 131	826	1 018 131	826	1 017 809	825	1 017 809
Картографическая бумага	бр./т	8552	3 288 317	8552	3 288 317	8552	3 288 317	8552	3 188 925	8327	3 188 925
Конденсаторная бумага отд. химикатов	бр./т	292	537 549	292	537 549	292	537 549	292	537 549	292	537 549
Конденсаторная бумага отд. связи											
6. Разные товары технического назначения	бр./т	—	33 170 494	—	33 170 494	—	33 170 494	—	33 144 633	—	33 144 633
В том числе:											
Шлифовальное зерно	долл.	—	3 890 062	—	3 890 062	—	3 890 062	—	3 890 062	—	3 890 062
Шлифовальные круги	долл.	—	16 015 755	—	16 015 755	—	16 015 755	—	16 015 755	—	16 015 755
Абразивная бумага	долл.										
Графит в порошке	долл.	—	298 863	—	298 863	—	298 863	—	298 863	—	298 863
Графитовые электроды	долл.	—	6 316 720	—	6 316 720	—	6 316 720	—	6 316 720	—	6 316 720
Графитовые тигли и лодки	долл.	—	801 077	—	801 077	—	801 077	—	801 077	—	801 077
Прочие графитовые изделия	долл.	—	591 702	—	591 702	—	591 702	—	591 702	—	591 702
Сетка из цветных металлов и легированных сталей и сплавов	долл.	—	2 077 376	—	2 077 376	—	2 077 376	—	2 077 376	—	2 077 376
Разные материалы технологического назначения	долл.	—	709 794	—	709 794	—	709 794	—	709 494	—	709 494
Фибра листовая	долл.	—	2 467 145	—	2 467 145	—	2 467 145	—	2 441 584	—	2 441 584

7. Резиновые изделия	долл.	—	156 388 293	—	156 388 293	—	156 388 293	—	153 822 366	—	153 763 457
В том числе:											
Разные резиновые материалы	долл.	—	9 436 817	—	9 436 817	—	9 436 817	—	9 385 098	—	9 375 507
Синтетический каучук	бр./т	3 298	2 692 175	3 298	2 692 175	3 298	2 692 175	3 298	2 692 175	3 298	2 692 175
Автопокрышки	шт.	3 866 330	3 866 330	3 866 330	3 866 330	3 866 330	3 866 330	3 813 761	3 812 370	3 812 370	3 812 370
			111 998 039		111 998 039		111 998 039		110 526 109		110 486 645
Автокамеры	шт.	3 903 790	3 903 790	3 903 790	3 903 790	3 903 790	3 903 790	3 875 123	3 854 552	3 854 552	3 854 552
Техпластина	бр./т	2819	2 426 947	2819	2 426 947	2819	2 426 947	2819	2 426 947	2819	2 426 947
Покрышки для мотоциклов	шт.	19 998	129 481	19 998	129 481	19 998	129 481	19 998	129 481	19 998	129 481
			129 481		129 481		129 481		129 481		129 481
Камеры для мотоциклов	шт.	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998	29 998
Транспортные ленты	фут.	3 654 251	8 233 034	3 654 251	8 233 034	3 654 251	8 233 034	3 447 582	7 763 896	3 444 359	7 754 420
Приводные ремни	фут.	28 838 523	10 232 316	28 838 523	10 232 316	28 838 523	10 232 316	28 405 558	10 015 833	28 405 558	10 015 833
Текстурные ремни	шт.	406 289	1 303 422	406 289	1 303 422	406 289	1 303 422	396 257	1 233 198	396 257	1 233 198
Ремни для вентиляторов	шт.	234 415	236 857	234 415	236 857	234 415	236 857	234 415	236 857	234 415	236 857
Тормозные рукава	шт.	1 277 585	835 317	1 277 585	835 317	1 277 585	835 317	1 185 100	770 577	1 185 100	770 577
Шланги резные	фут.	13 620 998	6 776 155	13 620 998	6 776 155	13 620 998	6 776 155	13 066 998	6 554 462	13 066 765	6 554 084
Шланги высокого давления	фут.	258 595	68 141	258 595	68 141	258 595	68 141	258 595	68 141	258 595	68 141
Резиновые лопки	шт.	2907	1 805 813	2907	1 805 813	2907	1 805 813	2907	1 805 813	2907	1 805 813
Амортизационный шнур	метр	207 220	81 116	207 220	81 116	207 220	81 116	207 220	81 116	207 220	81 116
Авиапокрышки	шт.	2182	2182	2182	2182	2182	2182	2182	2182	2182	2182
			132 663		132 663		132 663		132 663		132 663
Авиакамеры	шт.	3032	3032	3032	3032	3032	3032	3032	3032	3032	3032
8. Кабель	долл.	—	101 052 073	—	101 052 073	—	101 052 073	—	99 361 948	—	99 361 948
В том числе:											
Полевой телефонный провод	ккм	1 799 687	32 873 363	1 799 687	32 873 363	1 799 687	32 873 363	1 772 101	32 306 571	1 772 101	32 306 571
Силовой кабель	ккм	11 690	24 406 563	11 690	24 406 563	11 690	24 406 563	11 664	24 357 007	11 664	24 357 007
Шахтный кабель	ккм	2718	4 789 141	2718	4 789 141	2718	4 789 141	2719	4 792 693	2719	4 792 693
Контрольный кабель	ккм	10 135	7 432 360	10 135	7 432 360	10 135	7 432 360	10 135	7 432 360	10 135	7 432 360

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Сводный отчет по размещению заказов в счет британских поставок за период с 1 октября 1941 по 15 сентября 1945 г. по советской Правительственной закупочной комиссии СССР в США (сумма в амер. долл.)

Наименование товаров	Ед. изм.	Получено рекламаций в Лейд-лиз		Принято рекламаций Лейд-лизом		Оформлено контрактом		Поставлено в порты США		Отгружено в СССР	
		Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма	Кол-во	Сумма
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Всего	долл.	—	487 402 201	—	487 402 201	—	487 402 201	—	487 402 201	—	487 402 201
Самолеты и авиационное оборудование	долл.	—	305 853 996	—	305 853 996	—	305 853 996	—	305 853 996	—	305 853 996
В том числе:											
Самолеты-истребители Р-39 в упаковке	шт.	2755	222 433 793	2755	222 433 793	2755	222 433 793	2755	222 433 793	2755	222 433 793
Самолеты Р-40 в упаковке	шт.	300	20 966 738	300	20 966 738	300	20 966 738	300	20 966 738	300	20 966 738
Самолеты-истребители Р-63 летом	шт.	85	5 610 850	85	5 610 850	85	5 610 850	85	5 610 850	85	5 610 850
Запчасти д/истребителей	долл.	—	54 242 564	—	54 242 564	—	54 242 564	—	54 242 564	—	54 242 564
Запчасти д/моторов	долл.	—	2 577 799	—	2 577 799	—	2 577 799	—	2 577 799	—	2 577 799
Запчасти д/толкавок	долл.	—	152 946 760	—	152 946 760	—	152 946 760	—	152 946 760	—	152 946 760
Военные поставки	долл.										
1. Танки броневездеходы и запчасти	долл.	—	107 645 639	—	107 645 639	—	107 645 639	—	107 645 639	—	107 645 639
Танки «Валентин» УП-А	шт.	1388	77 728 000	1388	77 728 000	1388	77 728 000	1388	77 728 000	1388	77 728 000
Бронетягачи МКТ	шт.	1388	4 437 690	1388	4 437 690	1388	4 437 690	1388	4 437 690	1388	4 437 690
Запчасти для бронетягачей	долл.	—	25 479 949	—	25 479 949	—	25 479 949	—	25 479 949	—	25 479 949
2. Артиллерийское вооружение	долл.										
Пушки 20-мм «Эрликон»	шт.	210	1 634 290	210	1 634 290	210	1 634 290	210	1 634 290	210	1 634 290
3. Боеприпасы	долл.	—	4 614 984	—	4 614 984	—	4 614 984	—	4 614 984	—	4 614 984
Снаряды всех калибров	тыс./шт.	12 218	862 328	12 218	862 328	12 218	862 328	12 218	862 328	12 218	862 328
Патроны	тыс./шт.	5134	657 114	5134	657 114	5134	657 114	5134	657 114	5134	657 114
Другие боеприпасы	долл.	—	3 095 542	—	3 095 542	—	3 095 542	—	3 095 542	—	3 095 542
4. Автомашины	долл.	—	6 446 239	—	6 446 239	—	6 446 239	—	6 446 239	—	6 446 239
«Додж» 3 т., 4 х 2 с частями	шт.	2062	6 446 239	2062	6 446 239	2062	6 446 239	2062	6 446 239	2062	6 446 239
6. Имущество связи	долл.	—	20 593 432	—	20 593 432	—	20 593 432	—	20 593 432	—	20 593 432

ПРИМЕЧАНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

¹ Цит. по: *Голубев А. В., Поршнев О. С.* Образ союзника в сознании российского общества в контексте мировых войн). М., 2012. С. 319.

² *Стеттинкус Э.* Ленд-лиз — оружие победы. М., 2000.

³ См.: *Бутенина Н. В.* Ленд-лиз: сделка века. М., 2004. С. 236–239.

⁴ См.: там же. С. 49–51.

⁵ См.: там же. С. 279, 281, 288–289.

⁶ См.: *Всероссийская книга памяти. Обзорный том.* М., 2005. С. 215.

⁷ Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы / сост. М. Н. Супрун. Вып. 3. М., 2000. С. 3.

⁸ *Бутенина Н. В.* Указ. соч. С. 102–103.

⁹ *Израэлян В. Л.* Ленд-лиз. Дипломатическое сотрудничество СССР, США и Англии в годы Второй мировой войны. М., 1964; *Борисов А. Ю.* СССР и США: союзники в годы войны, 1941–1945. М., 1983.

¹⁰ Переписка И. В. Сталина с Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем в годы Великой Отечественной войны / В. О. Печатнов, И. Э. Магадеев. Т. 1. М., 2017; Т. 2. М., 2017.

¹¹ *Супрун М. Н.* Ленд-лиз и северные конвои. 1941–1945 гг. М., 1997.

¹² «Аляска — Сибирь — фронт»: История легендарной авиатрассы. Документы, комментарии, воспоминания. 1942–1945 гг. М., 2004.

¹³ *Паперно А.* Ленд-лиз. Тихий океан. М., 1998.

¹⁴ *Бутенина Н. В.* Указ. соч. М., 2004.

¹⁵ *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Ленд-лиз для СССР. 1941–1945. М., 2008.

¹⁶ Великая Отечественная война 1941–1945 годов: в 12 т. Т. 3. Битвы и сражения, изменившие ход войны. М., 2012; Т. 7. Экономика и оружие войны. М., 2013; Т. 8. Внешняя политика и дипломатия Советского Союза в годы войны. М., 2014.

¹⁷ Там же. Т. 8. С. 535–557.

¹⁸ *Быстрова И. В.* Поделуй через океан: Большая тройка в свете личных контактов, 1941–1945 гг. М., 2011; *Голубцова О. В.* Любовь по ленд-лизу: документальная повесть о судьбах женщин, друживших с иностранцами. Архангельск, 2016.

¹⁹ *Шпотов Б. М.* Военно-экономическое значение ленд-лиза // Экономика Победы. К 65-летию Победы СССР в Великой Отечественной войне. М., 2010. С. 188–189.

²⁰ *Куманев Г. А., Серазетдинов Б. У.* Военная экономика СССР — важнейший фактор Великой Победы (1941–1945 гг.). М., 2015. С. 299.

²¹ Подробнее историографию истории ленд-лиза см.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР: дискуссия продолжается // Вторая мировая война: актуальные проблемы. М., 1995. С. 324–338; *Супрун М. Н.* Союзные морские конвои на Севере России: проблемы историографии // Вестник архивиста. 1993. № 3. С. 52–56.

²² Allies in wartime: the Alaska-Siberia airway during World War II / ed. by A. B. Dolitsky. Juneau, Alaska: Alaska-Siberia Research Center, 2007; *Guest C.-F., Petrov G.* Lend-lease aircraft in Russia. Tampere: Appall Oyo, 2002; *Herring G. C.* Aid to Russia, 1941–1946; strategy, diplomacy, the origins of the cold war. New York, Columbia University Press, 1973; *Lebedev I. P.* Aviation lend-lease to Russia: historical observations. New York: Nova Science Publishers, 1997; *Smith B. W.* Warplanes to Alaska. Surrey, B. C.: Hancock House, 1998; *Tuyll van Hubert P.* Feeding the bear: American aid to the Soviet Union, 1941–1945. New York: Greenwood Press, 1989.

²³ Alaska at war, 1941–1945: the forgotten war remembered / ed. by F. Chandonnet. Fairbanks, 2008; *Butler P., Hagedorn D.* Air arsenal North America: aircraft for the Allies 1938–1945: purchases and lend-lease. Hinckley, 2004; *Bailey G. J.* The arsenal of democracy: aircraft supply and the Anglo-American alliance, 1938–1942. Edinburgh, 2013; *Malinge G.* Soviet lend-lease fighter aces of World War 2. Oxford; New York, 2006.

²⁴ *Джонс Р. Х.* Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945 / пер. с англ. А. Л. Андреева. М., 2015.

²⁵ *Джонс Р. Х.* Указ. соч. С. 289–290.

²⁶ *Рыжков Н. И.* Великая Отечественная: ленд-лиз. М., 2012.

²⁷ Цит. по: *Куманев Г. А., Серазетдинов Б. У.* Указ. соч. С. 298.

²⁸ *Комаров М. П.* Ленд-лиз для Военно-Морского Флота СССР. Санкт-Петербург, 2014; *Комарков А.* Военно-морской ленд-лиз для СССР в годы Великой Отечественной войны // Российская история. 2015. № 4. С. 123–136.

²⁹ *Котельников В. Р.* Авиационный ленд-лиз. М., 2015; *Негенбля И. Е.* Трасса мужества Аляска — Сибирь: посвящается 70-летию перелетной воздушной трассы Аляска — Сибирь / Ю. К. Антонов, В. В. Филиппов. Якутск, 2012.

³⁰ *Матвейчук А. А.* Нефтяная составляющая ленд-лиза // Нефть Страны Советов. Проблемы истории нефтяной промышленности СССР (1917–1991 гг.). М., 2005. С. 417–421.

³¹ *Супрун М. Н.* Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны // Отечественная история. 1996. № 3; *Щагин Э. М.* «Продовольствие победы: объемы государственных заго-

товок, закупок и союзнического ленд-лиза» // СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: новое в исследовании и освещении в учебной литературе. М., 2005. С. 57–76.

³² Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. 413. Оп. 12. Д. 8882. Л. 30.

³³ «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 — март 1945» // Исторический архив. 2013. № 5. С. 53.

ГЛАВА I. СТАНОВЛЕНИЕ АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ: ЗАЯВКИ, ЗАВОЗ, ОТГРУЗКИ

¹ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. (далее — Переписка...). Т. 1. М., 1976. С. 29.

² Переписка... Т. 1. С. 31.

³ The War in Pictures. Third Year (The War in Pictures...). London; W. C., 1946. P. 38.

⁴ Вторая мировая война в воспоминаниях У. Черчилля, Ш. де Голля, К. Хэлла, У. Леги, Д. Эйзенхауэра / сост. Е. Трояновская. М., 1990. С. 137–138.

⁵ Великая Отечественная война 1941–1945 годов. Т. 3. Битвы и сражения, изменившие ход войны. М., 2012. С. 40.

⁶ Архив внешней политики Российской Федерации (далее — АВП РФ). Ф. 0129. Оп. 28. Пор. 72. Папка 72. Л. 36.

⁷ См.: Переписка... Т. 2. М., 1976. С. 17, 449.

⁸ См.: *Куманев Г. А.* Проблемы военной истории Отечества (1938–1945 гг.). М., 2007. С. 506–508;

Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М., 1997. С. 13–15.

⁹ Переписка... Т. 2. С. 22.

¹⁰ См.: *Супрун М. Н.* Указ. соч. С. 34–37.

¹¹ Переписка... Т. 1. С. 26–27.

¹² The War in Pictures... P. 30.

¹³ Ленд-лиз и Россия. Архангельск, 2006. С. 172.

¹⁴ The War in Pictures... P. 35.

¹⁵ *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Указ. соч. М., 2008. С. 207.

¹⁶ Подробнее см.: *Зорин Л. И.* Особое задание. М., 1987.

¹⁷ *Иванов Р. Ф., Петрова Н. К.* Общественно-политические силы СССР и США в годы войны: 1941–1945. Воронеж, 1995. С. 6.

¹⁸ *Иванов Р. Ф., Петрова Н. К.* Указ. соч. С. 17.

¹⁹ См.: *Куманев Г. А.* Указ. соч. С. 477.

²⁰ *Супрун М. Н.* Указ. соч. С. 17.

²¹ Великая Отечественная война 1941–1945 годов: в 12 т. Т. 8. М., 2014. С. 139.

²² АВП РФ. Ф. 06. Оп. 4. Папка 102. Л. 7.

²³ См.: *Супрун М. Н.* Указ. соч. С. 50.

²⁴ Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э... С. 199–200.

²⁵ Россия на мировом рынке оружия / Кузык Б., Новичков Н., Шварев В., Кенжетаев М., Симанков А. М., 2001. С. 724.

²⁶ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5968. Л. 16.

²⁷ Там же. Л. 14.

²⁸ Там же. Л. 16.

²⁹ Там же. Л. 14.

³⁰ Там же. Л. 15.

³¹ См.: там же. Л. 14–13 (в деле обратная нумерация листов).

³² Там же. Л. 12.

³³ Там же. Л. 11.

³⁴ Там же. Д. 6748. Л. 188.

³⁵ Там же. Л. 187.

³⁶ Там же. Л. 186.

³⁷ Там же. Л. 156.

³⁸ Там же. Л. 179.

³⁹ Там же. Л. 179–178 (в деле обратная нумерация листов).

⁴⁰ Там же. Л. 177.

⁴¹ Там же. Л. 176.

⁴² Там же. Л. 175.

⁴³ Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э... С. 200.

⁴⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6748. Л. 165.

⁴⁵ Там же. Л. 164.

⁴⁶ См.: там же. Л. 164–162 (в деле обратная нумерация листов).

⁴⁷ Там же. Д. 9022. Л. 128.

⁴⁸ Там же. Д. 9031. Л. 232.

⁴⁹ Там же. Д. 5965. Л. 3.

- ⁵⁰ Подробнее см.: там же. Л. 4–12.
⁵¹ Там же. Л. 13.
⁵² Там же. Л. 19.
⁵³ Там же. Л. 20.
⁵⁴ Там же. Л. 21.
⁵⁵ Там же. Л. 22.
⁵⁶ Там же. Д. 6397. Л. 5.
⁵⁷ Там же. Л. 6.
⁵⁸ Там же. Л. 7.
⁵⁹ Там же. Л. 17.
⁶⁰ Там же. Л. 19.
⁶¹ Там же. Л. 20.
⁶² Там же. Л. 22.
⁶³ Там же. Л. 23.
⁶⁴ Там же. Л. 24.
⁶⁵ Там же. Л. 26.
⁶⁶ Там же. Л. 27.
⁶⁷ Там же. Л. 28.
⁶⁸ Там же. Д. 6748. Л. 34.
⁶⁹ Там же.
⁷⁰ Там же. Л. 35.
⁷¹ Там же. Л. 36.
⁷² Там же. Л. 38.
⁷³ Там же. Л. 39.
⁷⁴ Там же. Л. 39–40.
⁷⁵ Там же. Л. 41.
⁷⁶ Там же. Л. 43.
⁷⁷ См.: там же. Л. 43–44.
⁷⁸ Там же. Л. 49.
⁷⁹ Там же. Л. 50.
⁸⁰ Там же. Л. 51.
⁸¹ Там же. Л. 52.
⁸² Там же. Л. 53.
⁸³ Там же. Л. 54.
⁸⁴ Там же. Л. 55.
⁸⁵ См.: там же. Л. 56–57.
⁸⁶ Там же. Л. 3.
⁸⁷ Там же. Д. 5966. Л. 11.
⁸⁸ Там же. Л. 10.
⁸⁹ Там же. Л. 9.
⁹⁰ См.: там же. Л. 7, 10.
⁹¹ Там же. Л. 8.
⁹² Там же. Л. 15.
⁹³ Там же. Л. 13.
⁹⁴ Там же. Д. 9022. Л. 420.
⁹⁵ См.: там же. Л. 36–35 (в деле обратная нумерация листов).
⁹⁶ См.: там же. Л. 34.
⁹⁷ Там же. Л. 94.
⁹⁸ См.: там же. Л. 93–90 (в деле обратная нумерация листов).
⁹⁹ Там же. Д. 5966. Л. 233.
¹⁰⁰ Там же. Л. 228.
¹⁰¹ Там же. Д. 6749. Л. 114.
¹⁰² Там же. Д. 5966. Л. 113.
¹⁰³ Там же. Л. 90.
¹⁰⁴ Там же. Л. 139.
¹⁰⁵ Там же. Д. 5968. Л. 75.
¹⁰⁶ Там же. Л. 74.
¹⁰⁷ Там же. Л. 73.
¹⁰⁸ Там же.
¹⁰⁹ Там же. Л. 72.
¹¹⁰ Там же. Л. 67.
¹¹¹ Там же. Д. 5967. Л. 340.
¹¹² Там же. Л. 341.
¹¹³ Там же. Л. 342.
¹¹⁴ Там же. Л. 343.
¹¹⁵ Там же. Д. 5968. Л. 67.

- ¹¹⁶ Там же. Л. 68.
¹¹⁷ Там же. Д. 5967. Л. 36.
¹¹⁸ Там же. Д. 5966. Л. 72.
¹¹⁹ Там же. Л. 71.
¹²⁰ См.: там же. Л. 70, 66 (в деле обратная нумерация листов).
¹²¹ *Печатнов В. О.* Сталин, Рузвельт, Трумэн. СССР и США в 1940-х гг.: Документальные очерки. М., 2006. С. 49.
¹²² РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5967. Л. 63.
¹²³ Там же. Л. 64.
¹²⁴ Там же. Д. 6814. Л. 180.
¹²⁵ См.: там же. Л. 180–179 (в деле обратная нумерация листов).
¹²⁶ Там же. Д. 5967. Л. 347.
¹²⁷ Там же. Л. 355.
¹²⁸ Там же. Л. 350.
¹²⁹ Там же. Л. 351.
¹³⁰ Там же. Л. 357–358.
¹³¹ См.: там же. Л. 356–359.
¹³² Там же. Л. 283.
¹³³ Там же. Л. 285.
¹³⁴ Там же. Л. 286.
¹³⁵ Там же. Л. 289.
¹³⁶ Там же. Л. 291.
¹³⁷ Там же. Д. 6759. Л. 16.
¹³⁸ Там же. Д. 6759. Л. 15.
¹³⁹ Там же.
¹⁴⁰ См.: там же. Л. 15–14 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁴¹ Там же. Л. 17.
¹⁴² Там же. Л. 9.
¹⁴³ Там же. Л. 7–6 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁴⁴ Там же. Д. 6751. Л. 206.
¹⁴⁵ Там же. Л. 207.
¹⁴⁶ Там же. Л. 249.
¹⁴⁷ Там же. Л. 248.
¹⁴⁸ Российский государственный архив социально-политической истории (далее — РГАСПИ). Ф. 558. Оп. 11. Д. 374. Л. 95–97.

ГЛАВА II. ОРГАНИЗАЦИЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ В ПОРТЫ США, ИХ ОТГРУЗОК И ОТПРАВКИ В СССР

- ¹ Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э. ...
² РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5785. Л. 28.
³ См.: там же. Л. 28–27 (в деле обратная нумерация листов).
⁴ Там же. Л. 23.
⁵ Там же. Л. 20.
⁶ Там же. Л. 19.
⁷ Переписка... Т. 2. С. 16.
⁸ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6748. Л. 177.
⁹ Загадки ленд-лиза... С. 201.
¹⁰ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6211. Л. 2а.
¹¹ Там же. Д. 5967. Л. 299.
¹² Там же. Д. 6754. Л. 60.
¹³ Там же. Д. 5966. Л. 47.
¹⁴ Там же. Л. 46.
¹⁵ Там же. Л. 53.
¹⁶ Там же.
¹⁷ Там же. Л. 52.
¹⁸ Там же. Л. 51.
¹⁹ Там же.
²⁰ Там же. Л. 73.
²¹ Там же. Л. 72.
²² Там же. Л. 81–80 (в деле обратная нумерация листов).
²³ Там же. Д. 5968. Л. 68.
²⁴ Там же. Д. 6754. Л. 32.
²⁵ Там же. Л. 32.
²⁶ Там же. Л. 32 об.
²⁷ Там же. Л. 31.

- ²⁸ Там же. Л. 31 об.
²⁹ Там же. Л. 30.
³⁰ Там же. Л. 30 об.
³¹ Там же.
³² Там же. Л. 30.
³³ Там же. 30 об.
³⁴ Там же. Д. 5966. Л. 59.
³⁵ Там же. Л. 216.
³⁶ Там же. Л. 194.
³⁷ Там же. Л. 193.
³⁸ Там же. Л. 191.
³⁹ Там же. Л. 189.
⁴⁰ Там же. Л. 188.
⁴¹ Там же. Л. 186.
⁴² Там же. Л. 86.
⁴³ Там же. Л. 185.
⁴⁴ Там же. Д. 5968. Л. 86.
⁴⁵ Там же. Д. 7513. Л. 212.
⁴⁶ Там же. Л. 211.
⁴⁷ Там же. Л. 210.
⁴⁸ Там же. Л. 209.
⁴⁹ Там же. Д. 5966. Л. 113.
⁵⁰ Там же. Л. 112–111 (в деле обратная нумерация листов).
⁵¹ Там же. Д. 5967. Л. 307.
⁵² Там же. Л. 306.
⁵³ Там же. Л. 311.
⁵⁴ См.: там же. Л. 310–309 (в деле обратная нумерация листов).
⁵⁵ Там же. Л. 312.
⁵⁶ Там же. Д. 6754. Л. 72.
⁵⁷ Там же. Л. 71.
⁵⁸ Там же. Л. 70.
⁵⁹ Там же. Л. 56.
⁶⁰ Там же. Л. 55.
⁶¹ Там же. Л. 27.
⁶² Там же. Л. 26.
⁶³ Там же. Л. 25.
⁶⁴ Там же. Л. 24.
⁶⁵ Там же. Л. 23.
⁶⁶ Там же. Л. 22.
⁶⁷ Там же. Д. 9336. Л. 51.
⁶⁸ Там же. Д. 5966. Л. 257.
⁶⁹ Там же. Л. 256.
⁷⁰ Там же. Л. 255.
⁷¹ Там же. Л. 254.
⁷² Там же. Д. 6754. Л. 250.
⁷³ Там же. Л. 249–248 (в деле обратная нумерация листов).
⁷⁴ Там же. Л. 246–245.
⁷⁵ Там же. Л. 238–237.
⁷⁶ Там же. Д. 6796. Л. 360.
⁷⁷ Там же. Д. 6759. Л. 6.
⁷⁸ Там же. Л. 5.
⁷⁹ Там же. Д. 6814. Л. 159.
⁸⁰ Там же. Л. 160.
⁸¹ Там же. Д. 6754. Л. 5.
⁸² Там же. Л. 4.
⁸³ Там же. Д. 9022. Л. 218
⁸⁴ Там же. Л. 207.
⁸⁵ Там же. Д. 6751. Л. 191.
⁸⁶ Там же. Л. 190.
⁸⁷ Там же.
⁸⁸ Там же. Д. 5966. Л. 47.
⁸⁹ Там же. Л. 46.
⁹⁰ См.: там же. Л. 56–54 (в деле обратная нумерация листов).
⁹¹ Там же. Л. 114.
⁹² Там же. Л. 122.
⁹³ Там же. Л. 121.

- ⁹⁴ Там же. Л. 119.
⁹⁵ Там же. Л. 140.
⁹⁶ Там же. Л. 138.
⁹⁷ См.: там же. Л. 131–129 (в деле обратная нумерация листов).
⁹⁸ Там же. Л. 140–135.
⁹⁹ Там же. Л. 143.
¹⁰⁰ Там же. Л. 142.
¹⁰¹ Там же. Л. 141.
¹⁰² Там же. Л. 156.
¹⁰³ Там же. Л. 153.
¹⁰⁴ Там же. Л. 182.
¹⁰⁵ Там же. Л. 181.
¹⁰⁶ Там же. Л. 175.
¹⁰⁷ Там же. Л. 174.
¹⁰⁸ Там же. Л. 172.
¹⁰⁹ Там же. Л. 264.
¹¹⁰ Там же. Л. 263.
¹¹¹ Там же. Л. 262.
¹¹² Там же. Л. 260.
¹¹³ Там же. Л. 259.
¹¹⁴ Там же. Л. 276.
¹¹⁵ Там же. Л. 275.
¹¹⁶ Там же. Л. 274.
¹¹⁷ Там же. Л. 273.
¹¹⁸ Там же. Л. 271.
¹¹⁹ См.: там же. Л. 291–287.
¹²⁰ Там же. Д. 5967. Л. 292.
¹²¹ См.: там же. Л. 293–294.
¹²² Там же. Л. 271.
¹²³ См.: там же. Л. 272–273.
¹²⁴ Там же. Л. 275.
¹²⁵ Там же. Л. 276.
¹²⁶ Там же. Л. 277.
¹²⁷ Там же. Л. 278.
¹²⁸ Там же. Л. 279.
¹²⁹ Там же. Л. 254.
¹³⁰ Там же. Л. 255.
¹³¹ Там же. Л. 256.
¹³² Там же. Л. 257.
¹³³ Там же. Д. 6796. Л. 162.
¹³⁴ Там же. Л. 161–160 (в деле обратная нумерация листов).
¹³⁵ См.: там же. Л. 159–157.
¹³⁶ Там же. Л. 117.
¹³⁷ Там же. Л. 112.
¹³⁸ См.: там же. Л. 78–77.
¹³⁹ Там же. Л. 69.
¹⁴⁰ Там же. Л. 64.
¹⁴¹ Там же. Д. 5967. Л. 315.
¹⁴² Там же. Л. 317.
¹⁴³ Там же. Л. 319.
¹⁴⁴ Там же. Л. 320.
¹⁴⁵ Там же. Л. 321.
¹⁴⁶ См.: там же. Л. 321–322.
¹⁴⁷ Там же. Л. 319.
¹⁴⁸ Там же. Л. 320.
¹⁴⁹ Там же. Л. 323.
¹⁵⁰ Там же. Л. 325.
¹⁵¹ См.: там же. Л. 327–328.
¹⁵² Там же. Л. 329.
¹⁵³ Там же. Л. 330.
¹⁵⁴ Там же. Л. 331.
¹⁵⁵ Там же. Л. 310.
¹⁵⁶ Там же. Л. 311.
¹⁵⁷ Там же. Л. 312.
¹⁵⁸ Там же. Л. 315.
¹⁵⁹ Там же. Л. 317.

- ¹⁶⁰ Там же. Л. 319.
¹⁶¹ См.: там же. Л. 320–321.
¹⁶² Там же. Д. 6797. Л. 183.
¹⁶³ Там же. Л. 184.
¹⁶⁴ Там же. Л. 186.
¹⁶⁵ Там же. Л. 176.
¹⁶⁶ Там же. Д. 6797. Л. 170.
¹⁶⁷ Там же. Л. 173.
¹⁶⁸ Там же. Л. 178.
¹⁶⁹ Там же. Д. 6754. Л. 65.
¹⁷⁰ Там же.
¹⁷¹ Там же. Л. 64.
¹⁷² Там же. Л. 63.
¹⁷³ Там же. Д. 6759. Л. 11.
¹⁷⁴ Там же. Л. 11.
¹⁷⁵ Там же. Л. 10.
¹⁷⁶ Там же. Л. 162.
¹⁷⁷ Там же. Л. 164.
¹⁷⁸ Там же. Л. 107.
¹⁷⁹ Там же. Л. 111.
¹⁸⁰ Там же. Л. 112.
¹⁸¹ Там же. Л. 113.
¹⁸² Там же. Л. 114.
¹⁸³ Там же. Л. 115.
¹⁸⁴ Там же. Л. 116.
¹⁸⁵ Там же. Л. 117.
¹⁸⁶ Там же. Д. 6797. Л. 76.
¹⁸⁷ Там же. Л. 78.
¹⁸⁸ Там же. Л. 79.
¹⁸⁹ Там же. Л. 80.
¹⁹⁰ Там же. Л. 81.
¹⁹¹ Там же. Л. 82.
¹⁹² Там же. Л. 83.
¹⁹³ Там же. Д. 9336. Л. 1.
¹⁹⁴ Там же. Л. 2.
¹⁹⁵ Там же. Л. 8.
¹⁹⁶ Там же. Л. 9.
¹⁹⁷ Там же. Л. 10.
¹⁹⁸ Там же. Л. 11.
¹⁹⁹ Там же. Д. 9335. Л. 28.
²⁰⁰ Там же. Л. 29.
²⁰¹ Там же. Л. 30.
²⁰² Там же. Л. 32.
²⁰³ Там же. Л. 33.
²⁰⁴ Там же. Д. 9336. Л. 12.
²⁰⁵ Там же. Л. 13.
²⁰⁶ Там же. Л. 14.
²⁰⁷ Там же.
²⁰⁸ Там же. Л. 19.
²⁰⁹ Там же. Л. 37.
²¹⁰ Там же. Л. 38.
²¹¹ Там же. Л. 39.
²¹² См.: там же. Л. 49–51.
²¹³ Там же. Л. 52.
²¹⁴ Там же. Д. 9335. Л. 50.
²¹⁵ Там же. Д. 9864. Л. 51.

ГЛАВА III. ТРАНСПОРТИРОВКА И ДОСТАВКА ГРУЗОВ В СССР

- ¹ Там же. Л. 143.
² Там же. Д. 6812. Л. 21.
³ Там же.
⁴ Там же. Л. 18.
⁵ Там же. Д. 6762. Л. 17.
⁶ Там же.

- ⁷ Там же. Л. 17а.
- ⁸ Там же. Л. 16.
- ⁹ Там же. Л. 15.
- ¹⁰ Там же. Л. 4.
- ¹¹ Там же. Л. 3.
- ¹² Там же. Д. 6750. Л. 45.
- ¹³ Там же. Д. 6762. Л. 2.
- ¹⁴ Там же. Л. 9.
- ¹⁵ Там же. Л. 8.
- ¹⁶ Там же. Л. 1.
- ¹⁷ Там же.
- ¹⁸ Там же. Д. 6796. Л. 24.
- ¹⁹ Там же. Л. 23.
- ²⁰ Там же. Л. 22.
- ²¹ Там же. Л. 21.
- ²² Там же. Л. 22.
- ²³ Там же. Л. 19.
- ²⁴ Там же. Д. 5785. Л. 2.
- ²⁵ Там же. Л. 1.
- ²⁶ Там же. Л. 7.
- ²⁷ Там же. Л. 10.
- ²⁸ Там же. Л. 5.
- ²⁹ См.: там же. Л. 14.
- ³⁰ Там же. Д. 6365. Л. 30.
- ³¹ См.: там же. Л. 30–31 (в деле обратная нумерация листов).
- ³² Там же. Л. 177–178.
- ³³ Там же. Л. 205.
- ³⁴ Там же. Л. 49.
- ³⁵ Там же. Л. 71.
- ³⁶ Там же. Л. 71.
- ³⁷ Там же. Л. 72.
- ³⁸ Там же. Л. 73.
- ³⁹ Там же. Д. 6367. Л. 8–7 (в деле обратная нумерация листов).
- ⁴⁰ Там же. Л. 4.
- ⁴¹ Там же. Д. 6365. Л. 48.
- ⁴² Там же. Л. 44.
- ⁴³ Там же. Л. 43.
- ⁴⁴ Там же. Л. 43.
- ⁴⁵ См.: там же. Л. 15–5 (в деле обратная нумерация листов).
- ⁴⁶ Там же. Л. 7–6.
- ⁴⁷ См.: там же. Л. 20–17.
- ⁴⁸ Там же. Л. 16.
- ⁴⁹ Там же. Д. 6371. Л. 70.
- ⁵⁰ См.: там же. Л. 1–2.
- ⁵¹ Там же. Л. 6.
- ⁵² См.: там же. Л. 6–7.
- ⁵³ Там же. Л. 8.
- ⁵⁴ Там же. Л. 9.
- ⁵⁵ Там же. Л. 13.
- ⁵⁶ Там же. Л. 14.
- ⁵⁷ Там же. Л. 22.
- ⁵⁸ Там же. Л. 23.
- ⁵⁹ Там же. Л. 24.
- ⁶⁰ Там же. Л. 25.
- ⁶¹ Там же. Л. 35.
- ⁶² Подробнее см.: там же. Д. 6378. Л. 11–6 (в деле обратная нумерация листов).
- ⁶³ Там же. Л. 12.
- ⁶⁴ Там же. Л. 64.
- ⁶⁵ Там же. Л. 13.
- ⁶⁶ Там же. Л. 139.
- ⁶⁷ Там же. Л. 138.
- ⁶⁸ Там же. Л. 136.
- ⁶⁹ Там же. Л. 70.
- ⁷⁰ Там же. Л. 117.
- ⁷¹ Там же. Л. 117.
- ⁷² Там же. Л. 116.

⁷³ Там же. Л. 115.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Там же. Д. 6378. Л. 120.

⁷⁶ Там же. Л. 133.

⁷⁷ Там же. Л. 134.

⁷⁸ Там же. Л. 133.

⁷⁹ Там же. Л. 13.

⁸⁰ См.: там же. Л. 15–14.

⁸¹ Там же. Л. 112.

⁸² Там же. Л. 62.

⁸³ Там же. Л. 59.

⁸⁴ Там же. Д. 7453. Л. 192.

⁸⁵ Там же. Л. 192.

⁸⁶ Там же. Л. 192 об.

⁸⁷ Там же. Л. 192 об.

⁸⁸ Там же. Л. 193.

⁸⁹ Там же. Л. 189 об.

⁹⁰ Там же. Л. 197 об.

⁹¹ Там же. Л. 197.

⁹² Там же. Л. 198–198 об.

⁹³ Там же. Л. 199–199 об.

⁹⁴ Там же. Л. 199 об.

⁹⁵ Там же. Л. 200.

⁹⁶ Там же. Л. 201.

⁹⁷ Там же. Д. 8615. Л. 28.

⁹⁸ Там же. Л. 29.

⁹⁹ Там же. Д. 9537. Л. 298.

¹⁰⁰ Там же. Л. 299

¹⁰¹ Там же. Д. 8898. Л. 71.

¹⁰² Там же. Л. 70.

¹⁰³ «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 — март 1945 // Исторический архив. 2013. № 5. С. 51.

ГЛАВА IV. НОМЕНКЛАТУРА, ОБЪЕМЫ, ОСНОВНЫЕ ГРУППЫ И ДИНАМИКА ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ В СССР

¹ «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 — март 1945 // Исторический архив. 2013. № 5. С. 52.

² Кузык Б., Новиков Н., Шварев В., Кенжетаяев М., Симаков А. Россия на мировом рынке оружия. М., 2001. С. 730.

³ Подсчитано по.: Джонс Р. Х. Указ. соч. С. 291–294.

⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9876. Л. 2.

⁵ См.: Рыжков Н. И. Указ. соч. С. 316–317.

⁶ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9876. Л. 221–222.

⁷ Там же. Л. 4.

⁸ Там же. Л. 20.

⁹ Там же. Д. 9307. Л. 14.

¹⁰ Там же. Д. 5966. Л. 5.

¹¹ Там же. Л. 29.

¹² Там же. Л. 28.

¹³ Там же. Л. 27.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же. Л. 26.

¹⁶ Там же. Л. 25.

¹⁷ Там же. Д. 6754. Л. 47.

¹⁸ Там же.

¹⁹ Там же. Л. 37.

²⁰ См.: там же. Л. 360–358 (в деле обратная нумерация листов).

²¹ Там же. Д. 6748. Л. 114.

²² Там же. Л. 114.

²³ Там же. Д. 6796. Л. 381.

²⁴ Там же.

²⁵ Там же. Л. 280.

²⁶ Там же. Л. 279.

²⁷ Там же. Л. 378.

²⁸ Там же. Л. 377.

- ²⁹ Там же. Л. 376.
³⁰ Там же. Л. 376.
³¹ Там же. Л. 371.
³² Там же. Л. 369.
³³ Там же. Л. 352.
³⁴ Там же. Л. 351.
³⁵ Там же. Л. 349.
³⁶ Там же. Л. 347.
³⁷ Там же. Л. 347–346.
³⁸ Там же. Д. 9022. Л. 372.
³⁹ Там же. Л. 373.
⁴⁰ Там же. Д. 6796. Л. 374.
⁴¹ Там же. Л. 375.
⁴² Там же. Л. 375.
⁴³ Там же. Л. 376.
⁴⁴ Там же.
⁴⁵ См.: там же. Л. 377–378.
⁴⁶ Там же. Л. 404.
⁴⁷ Там же. Л. 405.
⁴⁸ Там же. Л. 421.
⁴⁹ Там же. Л. 423.
⁵⁰ Там же. Д. 9537. Л. 298.
⁵¹ Там же. Д. 9022. Л. 427.
⁵² Там же. Л. 427.
⁵³ Там же. Л. 428.
⁵⁴ Там же. Л. 429.
⁵⁵ Там же. Л. 430.
⁵⁶ Там же. Л. 431.
⁵⁷ Там же. Л. 432.
⁵⁸ Там же. Л. 433.
⁵⁹ *Джонс Р. Х.* Указ. соч. С. 295.
⁶⁰ См.: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9876. Л. 14.
⁶¹ Там же. Л. 15.
⁶² Там же. Д. 5966. Л. 25.
⁶³ Там же. Л. 24.
⁶⁴ Там же. Л. 23.
⁶⁵ Там же. Л. 64.
⁶⁶ Там же. Л. 64.
⁶⁷ Там же. Л. 65.
⁶⁸ Там же. Л. 66.
⁶⁹ Там же.
⁷⁰ Там же. Л. 67.
⁷¹ Там же.
⁷² Там же.
⁷³ Там же. Д. 8615. Л. 10.
⁷⁴ Там же. Л. 12.
⁷⁵ Там же.
⁷⁶ Там же. Л. 13.
⁷⁷ Там же.
⁷⁸ См.: там же. Л. 14.
⁷⁹ Там же.
⁸⁰ Там же. Л. 15.
⁸¹ Там же. Л. 27.
⁸² Там же. Л. 28.
⁸³ Там же. Л. 28.
⁸⁴ См.: там же. Л. 29–30.
⁸⁵ Там же. Л. 31.
⁸⁶ Там же. Л. 33.
⁸⁷ Там же. Л. 34.
⁸⁸ Там же. Л. 35.
⁸⁹ Там же.
⁹⁰ Там же. Л. 36.
⁹¹ См.: там же. Л. 35–36.
⁹² Там же. Л. 37.
⁹³ Там же. Д. 8615. Л. 87.
⁹⁴ Там же. Л. 88.

- ⁹⁵ Там же. Л. 89.
⁹⁶ Там же. Л. 90.
⁹⁷ Там же.
⁹⁸ Там же. Л. 97.
⁹⁹ Там же.
¹⁰⁰ Там же. Л. 99.
¹⁰¹ Там же. Л. 100.
¹⁰² Там же. Л. 101.
¹⁰³ Там же. Л. 102.
¹⁰⁴ Там же. Л. 103.
¹⁰⁵ Там же. Л. 117.
¹⁰⁶ См.: там же. Л. 120–121.
¹⁰⁷ Там же. Л. 122.
¹⁰⁸ Там же. Л. 125.
¹⁰⁹ См.: там же. Л. 126–127.
¹¹⁰ Там же. Л. 147.
¹¹¹ Там же. Л. 148.
¹¹² Там же. Д. 2021. Л. 152.
¹¹³ Там же. Л. 151.
¹¹⁴ Там же. Д. 9022. Л. 151.
¹¹⁵ Там же. Л. 150.
¹¹⁶ Там же. Л. 149.
¹¹⁷ Там же. Л. 144.
¹¹⁸ Там же. Л. 143.
¹¹⁹ Там же. Л. 142.
¹²⁰ Там же. Л. 112.
¹²¹ Там же. Д. 8616. Л. 49–48 (в деле обратная нумерация листов).
¹²² Там же. Л. 47.
¹²³ Там же. Л. 46.
¹²⁴ Там же. Л. 45.
¹²⁵ Там же. Л. 44.
¹²⁶ Там же. Л. 43.
¹²⁷ Там же. Л. 41.
¹²⁸ Там же. Л. 40.
¹²⁹ Там же. Д. 6751. Л. 261.
¹³⁰ Там же. Д. 9876. Л. 9.
¹³¹ См.: там же. Л. 9–10.
¹³² Там же. Л. 21.
¹³³ Там же. Д. 6756. Л. 23.
¹³⁴ Там же. Л. 24.
¹³⁵ Там же. Л. 22.
¹³⁶ Там же. Л. 20.
¹³⁷ Там же. Л. 19.
¹³⁸ Там же. Л. 17.
¹³⁹ Там же. Л. 9.
¹⁴⁰ Там же.
¹⁴¹ Там же. Л. 8.
¹⁴² Там же.
¹⁴³ Там же. Д. 6809. Л. 7.
¹⁴⁴ Там же. Д. 9537. Л. 295.
¹⁴⁵ Там же. Л. 295.
¹⁴⁶ Там же. Л. 294.
¹⁴⁷ Там же. Д. 9021. Л. 123.
¹⁴⁸ Там же. Л. 124.
¹⁴⁹ См.: там же. Л. 125–126 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁵⁰ Там же. Л. 128.
¹⁵¹ Там же. Л. 128.
¹⁵² Там же. Л. 129.
¹⁵³ Там же. Л. 141.
¹⁵⁴ См.: там же. Л. 149–150.
¹⁵⁵ Там же. Л. 165.
¹⁵⁶ Там же. Л. 166.
¹⁵⁷ Там же. Л. 166.
¹⁵⁸ См.: там же. Л. 168–169.
¹⁵⁹ Там же. Л. 172.
¹⁶⁰ См.: там же. Л. 173–174.

- ¹⁶¹ См.: там же. Л. 182–185.
¹⁶² Там же. Д. 6815. Л. 25.
¹⁶³ Там же. Д. 9025. Л. 216.
¹⁶⁴ Там же. Л. 216.
¹⁶⁵ Там же. Л. 215.
¹⁶⁶ Там же.
¹⁶⁷ Там же. Л. 214.
¹⁶⁸ Там же. Л. 213.
¹⁶⁹ Там же. Л. 212.
¹⁷⁰ Там же.
¹⁷¹ Там же. Л. 208–207 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁷² Там же. Л. 207.
¹⁷³ Там же. Л. 201.
¹⁷⁴ Там же. Л. 200.
¹⁷⁵ Там же. Л. 200.
¹⁷⁶ См.: там же. Л. 200, 198.
¹⁷⁷ Там же. Л. 198.
¹⁷⁸ См.: там же. Л. 196–195.
¹⁷⁹ Там же. Л. 194.
¹⁸⁰ Там же. Л. 193–192.
¹⁸¹ Там же. Л. 190.
¹⁸² См.: там же. Л. 180–178.
¹⁸³ Там же. Л. 178.
¹⁸⁴ Там же. Д. 9864. Л. 188–189.
¹⁸⁵ Рыжков Н. И. Указ. соч. С. 249.
¹⁸⁶ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9876. Л. 8.
¹⁸⁷ Там же.
¹⁸⁸ Там же. Л. 20.
¹⁸⁹ Там же. Д. 9022. Л. 284–285.
¹⁹⁰ Там же. Л. 291.
¹⁹¹ Там же. Л. 297.
¹⁹² Там же. Л. 303.
¹⁹³ Там же. Л. 307.
¹⁹⁴ Там же. Л. 308.
¹⁹⁵ Там же. Л. 311.
¹⁹⁶ Там же. Л. 312.
¹⁹⁷ См.: там же. Л. 325–326.
¹⁹⁸ Там же. Д. 9864. Л. 12–13.
¹⁹⁹ Рыжков Н. И. Указ. соч. С. 292.
²⁰⁰ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9876. Л. 15.
²⁰¹ Там же. Д. 9022. Л. 81.
²⁰² Там же. Л. 82.
²⁰³ Там же. Л. 83.
²⁰⁴ Там же. Л. 84.
²⁰⁵ Там же. Л. 96–97.
²⁰⁶ Там же. Л. 103.
²⁰⁷ Там же. Л. 202.
²⁰⁸ Рыжков Н. И. Указ. соч. С. 295.
²⁰⁹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9021. Л. 20.
²¹⁰ Там же. Л. 21.
²¹¹ См.: там же. Л. 21–22.
²¹² Там же. Л. 58.
²¹³ Там же. Л. 59.
²¹⁴ Там же. Л. 186.
²¹⁵ Там же. Л. 190.
²¹⁶ Там же. Л. 191.
²¹⁷ Там же. Л. 192.
²¹⁸ Там же. Л. 194.
²¹⁹ Там же. Л. 196.
²²⁰ Там же. Л. 197.
²²¹ Там же. Л. 198.
²²² Там же. Д. 2022. Л. 199.
²²³ Там же. Л. 203.
²²⁴ Там же. Л. 204.
²²⁵ Там же. Д. 9021. Л. 218.
²²⁶ Там же. Л. 219.

- ²²⁷ См.: там же. Л. 220–221.
²²⁸ Там же. Л. 4.
²²⁹ Там же. Л. 8.
²³⁰ См.: там же. Л. 8–9.
²³¹ См.: там же. Л. 11–12.
²³² См.: там же. Д. 9876. Л. 14–15.
²³³ См.: там же. Д. 8898. Л. 15–14 (в деле обратная нумерация страниц).
²³⁴ Там же. Л. 14.
²³⁵ См.: там же. Л. 47–46.
²³⁶ См.: там же. Л. 81–80.
²³⁷ Там же. Л. 81.

**ГЛАВА V. СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ В США: ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ,
ЛИЧНЫЕ КОНТАКТЫ С АМЕРИКАНЦАМИ, СБОР
ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ**

- ¹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5966. Л. 5.
² Там же. Л. 1.
³ Там же. Л. 10.
⁴ Там же. Д. 5968. Л. 7.
⁵ Там же. Л. 61.
⁶ См.: там же. Л. 60.
⁷ Там же. Л. 59.
⁸ Там же. Л. 58.
⁹ См.: там же. Л. 56–55 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁰ Там же. Л. 53.
¹¹ См.: там же. Л. 52–51.
¹² Там же. Д. 6802. Л. 82.
¹³ Там же. Д. 5966. Л. 182.
¹⁴ Там же. Л. 155.
¹⁵ Там же. Д. 6730. Л. 36–35 (в деле обратная нумерация страниц).
¹⁶ Там же. Л. 24.
¹⁷ Там же. Л. 34.
¹⁸ Там же. Л. 47–46 (в деле обратная нумерация страниц).
¹⁹ Там же. Л. 3.
²⁰ Там же. Д. 6796. Л. 245.
²¹ Там же. Д. 9335. Л. 14.
²² Там же. Л. 6.
²³ См.: там же. Л. 6–7.
²⁴ Там же. Л. 11.
²⁵ Там же. Л. 12.
²⁶ Там же. Л. 13.
²⁷ Там же. Л. 17.
²⁸ Там же. Л. 18.
²⁹ Там же. Л. 26.
³⁰ Там же. Л. 40.
³¹ См.: там же. Л. 40–41.
³² Там же. Д. 7513. Л. 208.
³³ Там же. Д. 6796. Л. 217.
³⁴ Там же.
³⁵ Там же. Л. 215.
³⁶ Там же. Л. 214.
³⁷ Там же. Л. 210.
³⁸ Там же. Л. 209.
³⁹ Там же. Л. 200.
⁴⁰ Там же. Л. 199.
⁴¹ Там же. Д. 5966. Л. 105.
⁴² Там же. Д. 9022. Л. 167.
⁴³ Там же. Д. 6796. Л. 107.
⁴⁴ Там же. Д. 6754. Л. 42.
⁴⁵ Там же. Л. 6.
⁴⁶ Там же. Л. 213.
⁴⁷ Там же. Л. 200.
⁴⁸ Там же. Д. 6796. Л. 364.
⁴⁹ Там же. Л. 377.
⁵⁰ Там же. Л. 379.

- ⁵¹ Там же. Л. 362.
⁵² Там же. Л. 346.
⁵³ Там же. Л. 360–359 (в деле обратная нумерация листов).
⁵⁴ Там же. Д. 6755. Л. 37.
⁵⁵ Там же. Д. 6751. Л. 274.
⁵⁶ Там же.
⁵⁷ Там же. Л. 48.
⁵⁸ Там же. Л. 47.
⁵⁹ Там же.
⁶⁰ Там же. Л. 46.
⁶¹ Там же. Л. 163.
⁶² Там же. Л. 162.
⁶³ Там же. Л. 161.
⁶⁴ Там же.
⁶⁵ См.: там же. Л. 160–159 (в деле обратная нумерация листов).
⁶⁶ Там же. Л. 279.
⁶⁷ Там же. Л. 272.
⁶⁸ Там же.
⁶⁹ Там же. Д. 6730. Л. 36–35 (в деле обратная нумерация листов).
⁷⁰ Там же. Л. 26.
⁷¹ Там же. Л. 26–25 (в деле обратная нумерация листов).
⁷² Там же. Д. 9335. Л. 4.
⁷³ См.: там же. Л. 5–7.
⁷⁴ Там же. Л. 15.
⁷⁵ См.: там же. Л. 17–20.
⁷⁶ Там же. Л. 35–36.
⁷⁷ Там же. Л. 20.
⁷⁸ Там же. Л. 37.
⁷⁹ См.: там же. Л. 23–24.
⁸⁰ Там же. Л. 36.
⁸¹ См.: там же. Л. 40–41.
⁸² См.: там же. Л. 41–45.
⁸³ Там же. Д. 6211. Л. 11.
⁸⁴ Там же. Л. 13.
⁸⁵ См.: там же. Л. 14–15.
⁸⁶ Там же. Л. 16.
⁸⁷ Там же. Л. 17.
⁸⁸ Там же. Л. 23.
⁸⁹ Там же. Л. 18.
⁹⁰ Там же. Л. 19.
⁹¹ Там же. Л. 30.
⁹² Там же. Л. 24–25.
⁹³ Там же. Л. 30.
⁹⁴ Там же. Л. 21.
⁹⁵ Там же. Л. 29.
⁹⁶ Там же. Л. 30.
⁹⁷ *Владимиров В. А.* Интерьеры памяти. Мемуары. М., 2003. С. 144–145.
⁹⁸ Там же. С. 145–147.
⁹⁹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 5785. Л. 14.
¹⁰⁰ Там же. Л. 13.
¹⁰¹ Там же. Л. 13–12 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁰² Там же. Д. 5966. Л. 260.
¹⁰³ Там же. Л. 260.
¹⁰⁴ Там же. Л. 45.
¹⁰⁵ Там же. Д. 6760. Л. 16.
¹⁰⁶ Там же. Л. 16 об.
¹⁰⁷ См.: там же. Л. 16 об – 15 (в деле обратная нумерация листов).
¹⁰⁸ Там же. Л. 14.
¹⁰⁹ См.: *Бутенина Н. В.* Указ. соч. С. 49–51.
¹¹⁰ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6814. Л. 158–157.
¹¹¹ Там же. Д. 6751. Л. 51.
¹¹² Там же. Л. 50.
¹¹³ Там же. Л. 50.
¹¹⁴ Там же. Л. 49.
¹¹⁵ Там же. Д. 8645. Л. 2.
¹¹⁶ Там же. Л. 3.

- 117 См.: там же. Л. 4–5.
118 Там же. Л. 6.
119 Там же. Л. 9.
120 Там же. Л. 13.
121 Там же. Л. 22.
122 См.: там же. Л. 24–25.
123 Там же. Л. 27.
124 Там же. Л. 28.
125 Там же. Д. 8645. Л. 29.
126 Там же. Л. 31.
127 Там же. Л. 33.
128 Там же. Д. 9022. Л. 173.
129 Там же. Л. 172.
130 Там же.
131 Там же. Л. 171.
132 Там же.
133 Там же. Л. 170.
134 Там же. Л. 169.
135 Там же. Л. 171.
136 Там же. Л. 201.
137 Там же. Л. 260.
138 Там же. Л. 363.
139 Там же. Л. 379.
140 Там же. Л. 380.
141 Там же. Л. 381.
142 Там же.
143 См.: там же. Л. 382.
144 Там же. Л. 340.
145 См.: там же. Л. 340–342.
146 См.: там же. Д. 8646. Л. 38–33 (в деле обратная нумерация листов).
147 Там же. Л. 31–32.
148 Там же. Л. 30.
149 Там же. Л. 29.
150 Там же. Д. 8730. Л. 170.
151 Там же. Д. 6797. Л. 43.
152 См.: там же. Л. 43–44.
153 Там же. Л. 46.
154 Там же. Л. 47.
155 Там же. Л. 49.
156 Там же. Л. 52.
157 Там же. Л. 54.
158 Там же. Л. 55.
159 Там же. Л. 56.
160 Там же.
161 Там же. Л. 57.
162 Там же. Д. 9864. Л. 101.
163 Там же. Л. 101–102.
164 Там же. Л. 98.
165 Там же. Л. 8.
166 Там же. Л. 98.
167 Там же. Л. 9.
168 Там же. Д. 9861. Л. 1.
169 Там же. Л. 2.
170 Там же. Л. 100.
171 Там же. Л. 103.
172 Там же. Л. 106.
173 Там же. Л. 114.
174 См.: там же. Л. 114–115.
175 Там же. Л. 116.
176 Там же. Л. 118.
177 Там же. Л. 119.
178 Там же. Л. 121.
179 Там же. Л. 122.
180 Там же. Л. 129.
181 Там же. Л. 130.
182 Там же. Л. 131.

- ¹⁸³ Там же. Л. 133.
¹⁸⁴ Там же. Л. 48.
¹⁸⁵ См.: там же. Л. 49–51.
¹⁸⁶ Там же. Д. 9864. Л. 3.
¹⁸⁷ Там же. Л. 151.
¹⁸⁸ См.: там же. Д. 9861. Л. 152–154.
¹⁸⁹ См.: там же. Л. 160–164.
¹⁹⁰ Там же. Л. 165.
¹⁹¹ Там же. Л. 166.
¹⁹² Там же. Л. 170.
¹⁹³ См.: там же. Л. 245–246.
¹⁹⁴ См.: там же. Л. 142–144.
¹⁹⁵ См.: там же. Л. 145–148.
¹⁹⁶ См.: там же. Л. 151–154.
¹⁹⁷ Там же. Л. 163.
¹⁹⁸ Там же. Д. 9862. Л. 164.
¹⁹⁹ Там же. Л. 162.
²⁰⁰ Там же. Л. 159.
²⁰¹ Там же. Л. 158.
²⁰² См.: там же. Л. 157–155 (в деле обратная нумерация листов).
²⁰³ Там же. Л. 150.
²⁰⁴ Там же. Л. 149.
²⁰⁵ См.: там же. Л. 148–143.
²⁰⁶ Там же. Л. 136.
²⁰⁷ См.: там же. Л. 135–132.
²⁰⁸ См.: там же. Л. 131–130.
²⁰⁹ См.: там же. Д. 9864. Л. 120–122.
²¹⁰ Там же. Л. 124–125.
²¹¹ «Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию». История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 – март 1945 // Исторический архив. 2013. № 5. С. 45.
²¹² «Наркомвнешторг считает целесообразным...». С. 47–48.
²¹³ «Наркомвнешторг считает целесообразным...». С. 51–52.
²¹⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9864. Л. 127.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- ¹ Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э. ...
² РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 6748. Л. 39.
³ Там же. Д. 2022. Л. 128.
⁴ Там же. Д. 9031. Л. 232.
⁵ Там же. Д. 9022. Л. 90.
⁶ Там же. Д. 5968. Л. 72.
⁷ Там же. Д. 6754. Л. 63.
⁸ Там же. Д. 6378. Л. 115.
⁹ Там же. Л. 116.
¹⁰ Там же. Л. 13.
¹¹ Там же. Д. 7453. Л. 192 об.
¹² «Наркомвнешторг считает целесообразным...» С. 51.
¹³ Джонс Р. Х. Указ. соч. С. 135–136.
¹⁴ См.: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 9025. Л. 178.
¹⁵ Там же. Д. 8898. Л. 154.
¹⁶ Там же. Д. 6749. Л. 139.
¹⁷ Там же. Д. 6796. Л. 371.
¹⁸ Там же. Д. 8615. Л. 35.
¹⁹ Там же. Д. 5968. Л. 51.
²⁰ Там же. Л. 58.
²¹ См.: там же. Д. 9022. Л. 171–169.
²² «Наркомвнешторг считает целесообразным...» С. 45.
²³ Цит по: Куманев Г. А. Рядом со Сталиным: Откровенные свидетельства. Встречи, беседы, интервью, документы. М., 1999. С. 38.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АВП РФ — Архив внешней политики Российской Федерации
Амторг — торговая организация по экспортно-импортным операциям между СССР и США (Amtorg Trading Corporation)
Алсиб — авиатрасса «Аляска — Сибирь»
АНМБ — Управление по снабжению армии и флота (Army and Navy Munitions Board)
Асдик — акроним от англо-американского комитета Allied Submarine Detection Investigation Committee (ASDIC)
В/О — Всесоюзное Объединение
ВПК — Военно-промышленный комитет, Управление военного производства (War Production Board)
бр./т — брутто-тонна
ВОКС — Всесоюзное общество культурной связи с границей
ВХУ НКО — Военно-химическое управление Народного комиссариата обороны
ГАУ КА — Главное артиллерийское управление Красной армии
ГАБТУ КА — Главное автобронетанковое управление Красной армии
ГОКО — Государственный комитет обороны
ГУЛАГ — Главное управление лагерей
ГУРТ КА — Главное управление по ремонту танков Красной армии
ГУС КА — Главное управление связи Красной армии
ГУСМП — Главное управление Северного морского пути
ДВ — Дальний Восток
Дм (" — двойной штрих) — английский дюйм, равен 2,54 см
ИТО — инженерно-технический отдел
ИТС — инженерно-техническая служба
Л. с. — лошадиная сила, внесистемная единица мощности
НИИ ВВС КА — научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил Красной армии
НКБ — Народный комиссариат боеприпасов
НКВД — Народный комиссариат внутренних дел
НК ВМФ — Народный комиссариат Военно-морского флота
НКСП — Народный комиссариат судостроительной промышленности
ОКНШ — Объединенный комитет начальников штабов
ОФИ — Отдел финансовой инспекции
ПЗК — Правительственная закупочная комиссия СССР в США
РАФ — Королевские военно-воздушные силы Великобритании (Royal Air Force)
РГАСПИ — Российский государственный архив социально-политической истории
РГАЭ — Российский государственный архив экономики
ПЗ — Персидский залив
ПТРД — противотанковый реактивный двигатель
ПТРС — противотанковый реактивный снаряд
СБНО (SBNO) — Старший британский морской офицер в Северной России (Senior British Naval Officer, North Russia)
СДС — коммерческая корпорация по доставке грузов в порт (Commercial Dispatching Corporation)
СТУ — Советское транспортное управление в Иране
ТНТ — тринитротолуол
УГМР — Управление государственных материальных резервов
УСГКА — Управление снабжения горючим Красной армии
Фт — фут, единица измерения длины в английской системе мер
ЦР база НКО — Центральная распределительная база Наркомата обороны
ЮНРРА — Администрация помощи восстановления Объединенных наций (UNRRA — United Nations Relief and Rehabilitation Administration)
ASTM — Американское общество стандартов

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Архивные источники

- Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ):
Ф. 06 (Секретариат В. М. Молотова).
Ф. 0129 (Референтура по США). Оп. 28.
Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413 (Народный комиссариат внешней торговли). Оп. 12 (Правительственная закупочная комиссия СССР в США).
Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 558 (Сталин Иосиф Виссарионович). Оп. 11.
Ф. 82 (Молотов Вячеслав Михайлович). Оп. 12.
Ф. 84 (Микоян Анастас Иванович). Оп. 1–2.

Опубликованные источники

- «Аляска — Сибирь — фронт» [Текст]: История легендарной авиатрассы. Документы, комментарии, воспоминания. 1942–1945 гг. М.: АНТЦ «АЛСИБ», 2004.
Вторая мировая война в воспоминаниях У. Черчилля, Ш. де Голля, К. Хэлла, У. Леги, Д. Эйзенхауэра [Текст] / сост. Е. Трояновская. М.: Политиздат, 1990.
Зорин В. Л. Особое задание [Текст]. Санкт-Петербург: Велень, 1994.
Микоян А. И. Сталин [Текст]. Каким я его знал. М.: Алгоритм, 2015.
«Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию» [Текст]: История ленд-лиза в документах РГАЭ. Февраль 1942 — март 1945» (Е. А. Тюрина) // Исторический архив. 2013. № 5. С. 31–55.
Переписка И. В. Сталина с Ф. Рузвельтом и У. Черчиллем в годы Великой Отечественной войны [Текст]: документальное исследование: в 2 т. / В. О. Печатнов, И. Э. Магадеев. Т. 1. М.: Просвещение, 2017; Т. 2. М.: Просвещение, 2017.
Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. [Текст]. Т. 1. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июнь 1941 г. — ноябрь 1945 г.). М.: Политиздат, 1976; Т. 2. переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэнном (август 1941 г. — декабрь 1945 г.). М.: Политиздат, 1976.
The War in Pictures [Text]: Third Year. London: Odhams Press Ltd. Long Acre. W. C., 1946.

Литература

- Борисов А. Ю. СССР и США [Текст]: союзники в годы войны, 1941–1945. М.: Международные отношения, 1983.
Бутенина Н. В. Ленд-лиз: сделка века. [Текст]. М.: ГУ ВШЭ, 2004.
Быстрова И. В. Поцелуй через океан: «Большая тройка» в свете личных контактов (1941–1945 гг.). М.: РОССПЭН, 2011.
Великая Отечественная война 1941–1945 годов [Текст]: в 12 т. Т. 3. Битвы и сражения, изменившие ход войны. М.: Кучково поле, 2012; Т. 7. Экономика и оружие войны. М.: Кучково поле, 2013; Т. 8. Внешняя политика и дипломатия Советского Союза в годы войны. М.: Кучково поле, 2014.
Всероссийская книга памяти [Текст]: 1941–1945. Обзорный том. М.: Военное издательство, 2005.
Голубев А. В., Поршнев А. С. Образ союзника в сознании российского общества в контексте мировых войн [Текст]. М.: Новый хронограф, 2012.
Голубцова О. В. Любовь по ленд-лизу [Текст]: документальная повесть о судьбах женщин, друживших с иностранцами. Архангельск: Лоция, 2016.
Джонс Р. Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию [Текст]. Военные поставки США для СССР во Второй мировой войне. 1941–1945 / пер. с англ. А. Л. Андреева. М.: ЗАО Центрполиграф, 2015.
Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э. Ленд-лиз — оружие победы [Текст] / пер. с англ. С. Луговской. М.: Вече, 2000.
Иванов Р. Ф., Петрова Н. К. Общественно-политические силы СССР и США в годы войны [Текст]: 1941–1945. Воронеж: Изд-во Воронеж. университета, 1995.
Израэлян В. Л. Ленд-лиз [Текст]. Дипломатическое сотрудничество СССР, США и Англии в годы второй мировой войны. М.: Международ. отношения, 1964.
Комаров М. П. Ленд-лиз для Военно-Морского Флота СССР [Текст]. СПб.: Морское наследие, 2014.

- Комарков А.* Военно-морской ленд-лиз для СССР в годы Великой Отечественной войны [Текст] // Российская история. 2015. № 4. С. 123–136.
- Котельников В. Р.* Авиационный ленд-лиз [Текст]. М.: Русские Витязи, 2015.
- Краснов В. Н., Краснов И. В.* Ленд-лиз для СССР [Текст]. 1941–1945. М.: Наука, 2008.
- Куманев Г. А.* Говорят сталинские наркомы [Текст]. Смоленск: Русич, 2005.
- Куманев Г. А.* Проблемы военной истории Отечества [Текст] (1938–1945 гг.) [Текст]. М.: Собрание, 2007.
- Куманев Г. А.* Рядом со Сталиным [Текст]. Откровенные свидетельства. Встречи, беседы, интервью, документы. М., 1999.
- Куманев Г. А., Серазетдинов Б. У.* Военная экономика СССР — важнейший фактор Великой Победы [Текст] (1941–1945 гг.). М.: Вече, 2015.
- Ленд-лиз и Россия [Текст] / сост. и науч. редактор М. Н. Супрун. Архангельск: ОАО ИПП «Правда Севера», 2006.
- Матвейчук А. А.* Нефтяная составляющая ленд-лиза [Текст] // Нефть Страны Советов. Проблемы истории нефтяной промышленности СССР (1917–1991 гг.). М.: Древлекхранилище, 2005. С. 417–421.
- Незгля И. Е.* Трасса мужества Аляска — Сибирь [Текст]: Посвящается 70-летию переломной воздушной трассы Аляска — Сибирь / Ю. К. Антонов, В. В. Филиппов. Якутск: Медиа-холдинг «Якутия», 2012.
- Паперно А.* Ленд-лиз [Текст]. Тихий океан. М.: ТЕРРА-Книжный клуб, 1998.
- Печатнов В. О.* Сталин, Рузвельт, Трумэн [Текст]. СССР и США в 1940-х гг.: Документальные очерки. М.: ТЕРРА— Книжный клуб, 2006.
- Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР [Текст]: дискуссия продолжается // Вторая мировая война: актуальные проблемы. М.: Наука, 1995. С. 324–338.
- Россия на мировом рынке оружия [Текст] / Б. Кузык, Н. Новичков, В. Шварев, М. Кенжетаев, А. Симаков. М.: «Военный парад», 2001.
- Рыжков Н. И.* Великая Отечественная [Текст]: ленд-лиз. М.: Экономическая книга, 2012.
- Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы [Текст] / сост. М. Н. Супрун. Вып. 3. М.: Наука, 2000.
- Супрун М. Н.* Ленд-лиз и Северные конвои, 1941–1945 гг. [Текст]. М.: Андреевский флаг, 1997.
- Супрун М. Н.* Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны [Текст] // Отечественная история. 1996, № 3. С. 46–54.
- Супрун М. Н.* Союзные морские конвои на севере России [Текст]: проблемы историографии // Вестник архивиста. 1993. № 3. С. 52–56.
- Штопов Б. М.* Военно-экономическое значение ленд-лиза [Текст] // Экономика Победы. К 65-летию Победы СССР в Великой Отечественной войне. М.: Институт экономики РАН, 2010. С. 188–189.
- Шагин Э. М.* «Продовольствие победы: объемы государственных закупок, закупок и союзнического ленд-лиза» [Текст] // СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: новое в исследовании и освещении в учебной литературе. М.: Изд-во МПГУ, 2005. С. 57–76.
- Экономика Победы [Текст]. К 65-летию Победы СССР в Великой Отечественной войне. М.: Институт экономики РАН, 2010.
- Alaska at war, 1941–1945 [Text]: the forgotten war remembered / edited by F. Chandonnet. Fairbanks: University of Alaska Press, 2008.
- Bailey G. J.* The arsenal of democracy [Text]: aircraft supply and the Anglo-American alliance, 1938–1942. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2013.
- Buller P., Hagedorn, D.* Air arsenal North America [Text]: aircraft for the allies 1938–1945: purchases and lend-lease. Hinckley: Midland, 2004.
- Herring G. C.* Aid to Russia, 1941–1946 [Text]: strategy, diplomacy, the origins of the cold war. New York, Columbia University Press, 1973.
- Lebedev I. P.* Aviation lend-lease to Russia: historical observations. New York: Nova Science Publishers, 1997.
- Lukas R. C.* Eagles east [Text]: the Army Air Forces and the Soviet Union, 1941–1945. Tallahassee, Florida State University Press, 1970.
- Mellinger G.* Soviet and lend-lease fighter aircraft aces of World War II [Text]. Oxford; New York: Osprey, 2006.
- Pearcy A.* Lend-lease aircraft in World War II [Text]. Osceola, WI: Motorbooks International Publishers & Wholesalers, 1996.
- Smith B. W.* Warplanes to Alaska [Text]. Surrey, B. C.: Hancock House, 1998.
- Tuyll van Hubert P.* Feeding the bear [Text]: American aid to the Soviet Union, 1941–1945. New York: Greenwood Press, 1989.

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Агеев — 104
Азовцев — 135
Айзексон — 108
Акопян — 402
Акулин М. И. — 13, 43, 67, 68,
70–75, 78–83, 85–87, 91–98,
102, 103, 107, 108, 109–111–113,
115, 116, 119, 127–134, 258, 259,
321, 345, 350, 415
Александринский — 145
Александров — 187
Андреев — 219
Андреев А. Л. — 472
Андрienко — 336
Анисимов — 44
Антонов Ю. К. — 473
Армстронг — 49, 52, 89, 94, 317
Арнольд Г. — 41, 203–205, 207,
208, 315, 316, 321, 335, 336, 342,
362, 363
Артеменко П. А. — 344
Артемяев — 324, 327
Асеева — 324
Агчинсон — 316
Афонин — 135
Ачесон Д. — 32, 34, 36, 429
- Бакст — 329
Бакун Е. — 163, 165
Бакунин С. — 145, 149
Баррелл Ф. М. — 81–83
Бартнев С. И. — 371, 372
Батт У. — 40, 52–55, 57, 59, 316,
317, 336–339, 341, 342, 425
Бахтин — 211
Беван — Р. 17
Белью К. — 40
Белов Ф. И. — 289, 377, 403
Беляев А. И. — 12, 43, 44, 48, 51,
53, 54, 59, 60, 70, 76, 79, 91–95,
101–103, 112, 114, 126, 128, 129,
203–205, 207, 208, 211–213, 225,
261, 265, 273, 315–318, 320, 321,
324, 327–333, 335, 336, 342, 350,
380, 381, 384, 423, 426
Беляев — 334
Бенин — 402
Берд — 316, 320, 361
Берия Л. П. — 135
Берли — 319
Бернс Д. Х. — 22, 23, 24, 41, 50,
59, 60, 67, 68, 71–74, 76, 85, 88,
89, 91, 92, 103, 126–130, 273,
315–319, 425, 426
- Бивербрук У. — 15
Бирюков — 135
Бланди В. — 130
Блинов — 159
Бондаренко — 357
Борисов А. Ю. — 455, 472
Борисов С. — 170, 404
Бочек А. П. — 85, 111, 113
Бранд Р. — 42
Брессон Л. С. — 364
Бриккер — 367
Бурмистров — 104
Бутенина Н. В. — 8, 455, 472
Быстров Ф. П. — 383, 394, 395,
397–399
Быстрова И. В. — 455, 472
Бэлл — 343
- Варнеке Д. — 48, 356, 425
Вассерман В. — 39
Васильев — 96, 97, 108
Васильев — 140, 147, 150
Виккард К. — 42, 261
Вислоуов — 87
Владимиров А. С. — 354
Владимиров В. — 354
Владимиров — 329, 330
Вознесенский Н. А. — 8
Воробьев — 135
Воробьев — 388
Воронцов — 262
Вуд — 48
Высоцкий — 324, 326, 327, 356
- Гатилов — 134
Гарриман В. А. — 6, 15, 39, 62, 127,
128, 185, 186, 219, 266, 267, 273,
337, 340, 385, 415, 418, 423
Геворкян — 393
Генри — 339
Герасимов — 139, 159, 160, 163, 173
Гитлер А. — 16
Глэнди Е. М. — 336
Глэнси — 227
Гнесин Б. Я. — 119, 344, 345
Гоздевский А. К. — 377
Голден — 263
Голиков — 43, 68, 76, 84, 88, 91, 94,
96, 99, 100, 101, 108, 114, 115, 202
Голиков Ф. И. — 16
Голль, де Ш. — 456, 472
Голубев А. В. — 455, 472
Голубцова О. В. — 455, 472
Гольдштейн — 328
- Гольцов — 69, 97
Гопкинс Г. — 19, 36, 41, 53, 103,
315, 319, 410, 425, 426
Горохов В. В. — 371, 372
Гочфильд — 328
Грейвесен — 85, 86, 111, 112
Грищенко — 162
Громыко М. М. — 212
Громыко А. А. — 322, 323
Гросс — 79, 89, 90
Грудинко В. И. — 261, 262
Гувер Г. — 385
Гувер Е. Д. — 336
Гуреев — 378
Гурьев — 379
Гусев — 211
Гусев А. А. — 221
Гусев М. М. — 22, 23, 75, 78, 81,
97, 98, 133, 134, 324, 327, 388,
389, 394
Гусев М. П. — 85, 89, 111, 131,
258, 322
- Давидович — 161
Дайкс В. — 41
Данилин А. В. — 377–379
Деканозов — В. Г. 135
Дейвис — 318
Демьяненко — 43, 44, 98, 101, 224,
225
Джайлс — 362, 363
Джеффрис Е. И. — 364
Джеффрус — 318
Джигит — 403
Джонс Р. Х. — 10, 11, 197, 223, 421,
455, 464, 465, 470, 472
Джонсон — 258, 259, 341
Диксон — 81
Дилл Дж. — 41
Дмитриев — 162
Дожд — 356
Доменин — 141
Доффилд Ю. — 32
Доронин — 211, 333–335
Доросинский — 69, 70, 95, 104
Дроздов — 245
Дубинин А. В. — 377
Дуглас — 319, 425, 426
Дуглас В. — 363
Дункан — 321
Дэвис С. — 342
Дэвис — 357, 358
Дэйвис — 81, 336, 338, 339

- Егоров П. И. — 344, 345
Егорова — 324
Ерагин — 162
Еремейский — 160
Еремин И. А. — 13, 43, 44, 46, 55–57, 69, 74, 92, 95, 98, 101–103, 108, 109, 112, 113, 314, 331, 336–341, 381, 382, 386, 387, 391, 393, 395, 399, 404, 405
Ефремов А. В. — 371
- Жуков В. — 355
Жукова — 324
- Зайцев — 74
Захаров — 77
Звороно — 349
Злотников Я. — 380
Зорин В. А. — 135, 456, 472
Зукер — 329
- Иванников — 341
Иванов — 319, 341
Иванов Р. Ф. — 456, 473
Исмаилов — 324
Исраэлян В. Л. — 455, 473
Ишервуд Дж. Р. — 18
- Йорк — 61, 386
- Калинин Э. В. — 81, 344
Каменский — 331
Каплун — 43, 68, 69
Карзов И. И. — 43, 79, 80, 84, 100, 101
Квашиников — 305
Квинтон А. Б. — 364
Келлер К. Т. — 365, 366
Келли — 85, 86, 111, 341, 342
Кенжетасов М. — 456, 473
Кирилук А. — 129, 131
Керри Л. — 60
Кинг Э. Дж. 41, 128, 315, 316
Киселев — 212
Киселев — 335
Китгинман Р. Ф. — 336
Киттинг — 316, 319, 425
Кларк — 116
Клей Л. — 228, 281, 321
Клейтон — 386
Коган — 162
Коган — 329
Кокс О. — 316, 317
Колесниченко А. С. — 344
Колпаков Б. Г. — 76, 150, 186, 306, 307, 309, 311, 404
Комарков А. — 455, 473
Комаров М. П. — 455, 473
Кормилицын — 140
Коробков — 135
Коровин — 43
Королев А. Н. — 134
- Королев Н. В. — 344
Косаренко — 211
Костанян Б. А. — 377
Котельников В. Р. — 456, 473
Котиков — 334
Котинцев — 209
Крамаренко — 211, 213, 215, 216
Краснов В. Н. — 9, 455, 456, 473
Краснов И. В. — 9, 455, 456, 473
Криббет — 321
Криковцев — 335
Крипп С. — 16
Кронкайт — 262, 263
Кроули Л. — 306, 309–311, 385, 387, 388, 406, 423, 425
Круг — 341
Крупин — 390, 391, 397–399, 403, 404
Крутиков А. Д. — 134, 135, 139, 140, 143–146, 151, 160, 161, 164, 170, 263–265, 343
Крэмплтон — 318, 357, 358
Кузин — 43, 313
Кузык Б. — 456, 473
Кузьмин М. — 170
Куманев Г. А. — 11, 455, 456, 470, 473
- Левандович — 374
Лебедев — 336
Леги У. — 315, 456, 472
Ленгник — 135
Лиеллинг — 361
Линтвер — 115
Литвинов А. — 355
Литвинов М. М. — 15, 25, 27
Литнер — 67, 68
Литтл Ч. — 41
Литтлтон — О. 42
Лишай К. П. — 377
Луис — 48
Лукашев К. И. — 13, 24, 26, 31, 32, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 48–60, 68–70, 75, 78, 88, 92, 96, 98, 100, 103, 112, 116, 133, 134, 201, 203, 212, 273, 309, 313, 314–318, 320–323, 332, 350, 358, 382, 426
Лукьянов — 77, 108
Лэнд Э. С. — 41, 49, 66, 319, 425, 426
- Магадеев И. Э. — 8, 455, 472
Мазурук И. П. — 210, 335
Майский И. М. — 17
Мак — 316, 319, 356, 357, 426
Македон Ю. А. — 104–107, 344
Макеев П. С. — 371
Маккарл — 368
Маккейб Р. — 39
Макклой Д. — 28 30
Макпирсон — 89
Маккьюзик — 357
Макфарлан М. — 125
Макфирсон — 319, 426
Марей А. И. — 371–373
- Марш — 299
Маршалл Д. — 41, 315
Марьинский — 390, 391
Матвейчук А. А. — 456, 473
Мачин Н. Г. — 336
Мейджс — 318
Меклер — 357, 358
Мельников — 57, 336, 337
Мельникова — 324, 327
Миловский — 134
Микоян А. И. — 12, 20, 31, 44, 48, 51, 63–65, 70, 76, 79, 92, 93, 95, 96, 98–100, 121, 125, 134, 135, 139, 140, 144, 146, 151, 159, 160, 163, 165, 170, 185–187, 199, 205, 212, 219, 229, 237, 253, 266, 267, 293, 301, 306, 309, 311, 315, 320, 335, 337, 339–341, 388–390, 394, 400, 405, 415, 419, 423, 428, 472
Миловидов — 402
Минаков — 84, 258, 381
Митрофанов — 457
Молотов В. М. — 12, 15, 50, 62, 415, 472
Молчанов — 43, 341
Монд — 160
Моргентау Г. — 319, 388, 426
Морозов — 135, 324, 325
Москалев П. К. — 217, 218, 221
Мошер Ф. Е. — 364
Мэкриди Г. Н. — 41
- Наполеон — 265
Неганов В. И. — 119, 344, 345
Негенбля И. Е. — 456, 473
Нейман М. С. — 377
Нельсон Д. — 42, 49, 52, 59, 66, 317, 318, 339, 341, 364, 388, 425
Ниили — 342, 343
Николаев Г. С. — 371
Николаев И. И. — 341, 342
Новиков — 386
Новичков Н. — 456, 473
Новленберг — 322, 323
Нокс Ф. — 36
Норман — 262
Ноулсон Д. С. — 40, 42, 317
- Огородников — 159
Олмстед Р. — 265, 272
Оранд — 44
Осинов Б. Н. — 344
Осокин — 161
- Папанин И. Д. — 259
Палерно А. — 455, 473
Паршин В. И. — 345
Панфилов — 125
Пейдж — 185, 202, 207, 208, 335
Пересыпкин — 388
Петрова Н. К. — 456
Петухов — 304

- Печатнов В. О. — 8, 53, 455, 458, 472, 473
 Пинг — 319, 320
 Пискунов С. А. — 43, 44, 85, 201–203, 208–212, 323, 333–335, 342, 343, 362, 364, 374
 Плешков А. Е. — 377
 Повалишин — 146, 162
 Поздеева Л. В. — 455, 473
 Поляк М. У. — 377
 Поршнева О. С. — 455, 472
 Попов А. Н. — 174, 183
 Прокопец Е. В. — 371
 Пульников Д. — 225, 229, 341, 364

 Рагозин — 402
 Разин Л. А. — 13, 43, 44, 56, 57, 60, 61, 84, 92, 95, 97, 203, 204, 318, 324, 327, 330, 356–358, 382, 383, 387, 395
 Рауш — 367
 Рейтер — 329
 Репин А. К. — 27, 66
 Ривс — 316
 Риккенбакер — 321
 Ретге — 49, 52, 55
 Роджерс Л. В. — 343
 Родзевич — 85, 335
 Роднов — 324–327, 356
 Розенштейн — 162
 Романов В. Д. — 294
 Романов И. А. — 377
 Ростарчук А. А. — 13, 43, 52, 56, 74, 80, 87, 88, 95, 101, 106, 109, 114, 115, 329, 336, 361, 363, 369, 382
 Руденко Л. Г. — 12, 61, 336, 338–342, 362, 363, 369, 380, 384–387, 390, 394, 395, 397, 403–405, 407, 427, 428
 Руди — 90, 113
 Рузвельт Ф. — 5, 8, 14, 16, 19–21, 27, 31, 36, 42, 53, 65, 66, 103, 202, 311, 316, 323, 337, 410, 415, 423, 425, 455, 458, 472
 Русецкий Г. К. — 324, 325, 356
 Рыжков Н. И. — 11, 197, 198, 284, 290, 294, 455, 464, 473

 Савин — 43, 83
 Свердлов В. — 170
 Сельдяков П. С. — 13, 43, 45, 57, 79, 84, 92, 95, 96, 98, 100, 383
 Семенов — 401
 Семичаство И. Ф. — 219, 231, 374, 377, 404
 Серазетдинов Б. У. — 11, 455
 Сергеев В. А. — 164, 341, 342
 Сергеев Е. С. — 362
 Серов — 324, 328–330, 333, 334, 381, 382, 384
 Симаков А. — 456, 473

 Симонов К. — 5
 Синклер Р. — 42
 Скрягин Н. — 129
 Слоан А. П. — 368, 369
 Смирнов В. В. — 344
 Смирнов С. С. — 358–360, 370–372
 Смит У. Б. — 41
 Смолениченко — 198
 Собин — 323
 Солдатов А. — 76–78, 395
 Солтер А. — 41
 Солин — 282
 Сомервелл Б. Б. — 315–318, 425
 Сорвин — 400–403
 Социлин — 48
 Сполдинг С. П. — 22, 129–131, 185, 186, 231
 Сталин И. В. — 8, 12, 14, 15, 17, 19, 20, 63, 65, 125, 135, 199, 205, 323, 337, 363, 423, 455, 458, 470, 472, 473
 Старк Г. — 41
 Стейтс — 268
 Степанов — 48, 69, 97, 320, 358, 383, 402
 Степанов М. С. — 159, 161
 Стеттиниус Э. — 5, 20, 24, 26–28, 34, 35, 39, 55, 63, 66, 316, 322, 323, 340, 408, 425, 426, 455, 456, 458, 470, 473
 Стимсон Г. — 20, 35, 425, 429
 Стофферт П. П. — 344
 Стратемейер — 321
 Стэндли У. — 5, 6, 15
 Судьбин — 43
 Суини Е. Е. — 81
 Супрун М. Н. — 8, 455, 456, 473

 Табаков — 324, 327
 Такса — 324, 325, 327
 Танберг — 319
 Тафт — 385
 Тепляков В. Ф. — 33, 43–45, 50, 55, 98, 100, 101, 108
 Тидеман С. — 364
 Толли Н. С. де — 336
 Трипп — 109–111, 116, 415
 Трояновская Е. — 472
 Трумэн Г. — 19, 385, 456, 472
 Тюленев — 135
 Тюрина Е. А. — 472

 Уаеш — 258, 259
 Уайли — 87, 89, 90
 Уизроу — 339, 340
 Уилки У. — 5
 Уиллер — 39
 Уилсон С. Е. — 52, 317, 318, 368, 369
 Уилсон — 328, 329
 Уитни Г. Л. — 364
 Уманский К. А. — 19, 20

 Уотсон — 46, 47
 Ус В. А. — 371
 Усокин — 162, 163
 Успенский — 334
 Уэллес С. — 19, 20
 Уэссон С. М. — 60, 80, 81, 87, 88, 114, 316, 322, 332, 386–388, 425

 Файнштейн — 108
 Файрфилд А. П. — 131, 132
 Феймонвилл Ф. — 39, 130, 337, 339
 Федоренко — 125
 Федоров — 254, 258
 Фиксельберг — 108
 Филиппов В. В. — 473
 Фомичев — 46–48
 Форд Г. — 367
 Форд Г. 2-й — 367, 368
 Фостер — 321
 Фотченко — 143, 145, 146, 151
 Френкель С. — 17, 129
 Френч Г. — 361

 Хабалов — 134, 331
 Хавиллан — 49
 Хазард Д. — 39, 44, 49, 50, 55, 57, 58, 60, 316, 328, 332, 392, 425
 Хазард Р. — 358, 372, 426
 Ханин — 402
 Харламов — 139
 Харрис А. Г. — 41
 Харт — 336
 Хатч-Гаспард — 262
 Харшоу — 184
 Хендриксон — 262–265
 Химушин Ф. Ф. — 330, 361, 364, 401, 403, 404
 Хохин — 95
 Хохлов — 231
 Хрулев А. В. — 388
 Худяков С. А. — 388
 Хэлл К. — 456, 472

 Цветков — 211, 404

 Черкесов — 48
 Черняев — 163
 Черчилль У. — 8, 14–17, 19, 20, 42, 308, 455, 456, 472

 Шварев В. — 456, 473
 Швир — 339
 Шевелев — 391, 394, 395
 Шевелев К. В. — 293
 Шевченко — 210
 Шибанов Г. В. — 342, 364
 Шлай Р. — 39, 316
 Шнейдер — 48, 57–59
 Шпотов Б. М. — 9, 455, 473
 Шукер — 341
 Шутак — 324

- Шагин Э. М. — 455, 473
Щегула П. И. — 261, 262, 267,
270, 272
- Эберштадт Ф. — 52, 317, 318, 425
Эверет — 328
Эвери — 339
Эйзенхауэр Д. — 456, 472
Эттли К. — 472
- Юдин П. В. — 358–360, 370
Юмашев М. Ф. — 31
Юнаков М. — 140, 159
Юрьев — 46
- Якимов А. А. — 89, 90, 343, 394, 395
Яковлев Н. Д. — 388
Янд — 341
Янкилевич — 163
Ярцев — 104
Яскевич А. П. — 344
- Arnold H. H. — 41
- Bailey G. J. — 455, 473
Baillieu C. — 40
- Batt W. L. — 40
Blandy W. H. P. — 130
Burns J. — 41
Butler P. — 455, 474
- Chandonnet F. — 455, 473
Currie L. — 60, 61
- Dill J. — 41
Dolitsky A. B. — 455
- Guest C.-F. — 455
- Hagedorn D. — 455, 474
Harris A. T. — 41
Haskin — 379
Herring G. C. — 455, 474
Hoover — 378
Howley — 378
- King E. J. — 41
Knowlson J. — 40, 42
Kronchait — 262
- Lebedev I. P. — 455, 474
Little C. — 41
- Littleton O. — 42
Lukas R. C. — 474
- Mellinger G. — 455
Marshall G. C. — 41
Macready G. N. — 41
McCloy J. J. — 28
- Neely — 342
Nelson D. — 42
- Olson — 379
- Pearcy A. — 474
Petrov G. — 455
- Salter A. — 41
Sepitor — 379
Sinclair R. J. — 42
Smith B. W. — 455, 474
Stark H. R. — 41
- Tuyll H. van — 455, 474
- Werneke J. — 48

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА I. Становление антигитлеровской коалиции и организация поставок по ленд-лизу: заявки, завоз, отгрузки	14
1. Складывание антигитлеровской коалиции в начальный период Великой Отечественной войны.	14
2. Становление организационных основ и принципов сотрудничества СССР и США в общем контексте ленд-лизовской политики.	21
3. Развитие практического сотрудничества ПЗК с американскими органами по линии размещения советских заказов	43
ГЛАВА II. Организация доставки грузов в порты США, их отгрузок и отправок в СССР.	63
1. Общие проблемы и трудности организации.	63
2. Проблема доставки и нахождения грузов в портах	78
3. Проблема погрузок и отгрузок товаров для СССР в портах США	90
ГЛАВА III. Транспортировка и доставка грузов в СССР	125
1. Проблемы и особенности транспортировки грузов на различных маршрутах ленд-лиза	125
2. Прибытие грузов в СССР: состав, учет состояния и распределение грузов	138
ГЛАВА IV. Номенклатура, объемы, основные группы и динамика поставок по ленд-лизу в СССР	196
1. Номенклатура, объемы, динамика поставок: общие данные	196
2. Поставки самолетов и авиационной техники	199
3. Поставки бронетанковой техники	223
4. Поставки артиллерии и боеприпасов	239
5. Поставки кораблей, морских вооружений и судового оборудования	250
6. Поставки продовольствия	259
7. Поставки автотранспорта	273
8. Поставки «имущества связи»	285
9. Поставки нефтепродуктов	290

10. Поставки металлов	294
11. Поставки железнодорожного оборудования	296
12. К вопросу о расхождении в советских и американских данных учета поставок по ленд-лизу	306
ГЛАВА V. Советские люди в США: деятельность, личные контакты с американцами, сбор технической информации	313
1. Деятельность ПЗК: роль человеческого фактора и личных контактов	313
2. Срез повседневности: жизнь работников Правительственной закупочной комиссии СССР в США	347
3. Советские инженеры на американских фирмах и предприятиях: инспекции, обучение, сбор технической информации	356
4. Деятельность Закупочной комиссии в конце 1943 – 1945 гг.: реорганизация и особенности работы в новых условиях	380
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	408
Приложение 1	430
Приложение 2	453
Примечания	455
Список сокращений	471
Список использованных источников и литературы	472
Именной указатель	474

Ирина Владимировна Быстрова

**ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР.
Экономика, техника, люди
(1941–1945)**

Редактор *Е. Р. Секачева*
Корректоры *И. В. Лебедева, И. В. Рязанова*
Компьютерная верстка и дизайн *В. В. Забковой*

ООО «Издательство «Кучково поле»
Москва, 119071, ул. Орджоникидзе, 10, оф. 2-11
Тел.: (495) 256 04 56, e-mail: info@kpole.ru
www.kpole.ru

Подписано в печать 16.10.2019.
Формат 125x200 мм. Печ. л. 30. Заказ 10411

ISBN 978-5-907171-08-4

Отпечатано в АО «Первая Образцовая типография»
Филиал «Чеховский Печатный Двор»
142300, Московская область, г. Чехов, ул. Полиграфистов, д. 1
Сайт: www.chpd.ru, E-mail: sales@chpd.ru, тел. 8(499)270-73-59



ISBN 978-5-907171-08-4



9 785907 171084