

*КРАСАВЦЕВ Лев Борисович, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры теории и истории государства и права высшей школы экономики, управления и права Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Автор 230 научных публикаций, в т. ч. двух монографий и 5 учебных пособий**

ПРОБЛЕМЫ РАЗГРУЗКИ СУДОВ С ГРУЗАМИ ВОЕННОЙ ПОМОЩИ В АРХАНГЕЛЬСКОМ МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ В 1941–1945 годах

В данной статье рассматриваются проблемы, возникшие при разгрузке судов с грузами военной помощи, приходивших в Архангельский морской торговый порт в 1941–1945 годах. Для решения указанных проблем руководство страны (Государственный комитет обороны) принимает чрезвычайные меры. Буквально со всей страны собираются краны, другая техника и направляется рабочая сила, в частности из Ленинграда и с Черноморья прибывают специалисты-портовики и грузчики. Руководителем работ назначается уполномоченный Государственного комитета обороны И.Д. Папанин. Уже с 1941 года начинаются экстренные работы по модернизации и реконструкции порта, дополнительно выделяются ледоколы, принимаются меры по улучшению питания занятых на грузовых работах, увеличивается дноуглубительный флот. Проведенные работы, а также энергичная деятельность И.Д. Папанина позволяли своевременно и в срок разгружать приходящие в составе конвоев суда с грузами военной помощи. Стоит отметить, что задержек в отправке конвоев за все годы войны не было, хотя порт в это время не только принимал и отправлял грузы внешней торговли, но и обеспечивал каботажные, арктические и воинские перевозки. За успешную работу по разгрузке и отправке импортных военных материалов и продовольствия была награждена большая группа архангельских портовиков. То, что в годы Великой Отечественной войны совершили работники Архангельского порта, так же как и портовики Мурманска и Молотовска, равносильно трудовому подвигу. И он тем более значим, что работа проходила в сложнейших условиях: суровый климат Севера; модернизация и связанные с ней строительные работы, проводимые во время погрузки-разгрузки; отсутствие опыта приема импортных грузов, особенно вооружения и тяжеловесов; постоянная смена рабочего состава; жесткие условия работы по законам военного времени; тяжелейшие бытовые условия в годы войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Архангельский морской торговый порт, И.Д. Папанин, северные конвои, военная помощь, импортный груз.

*Адрес: 163002, г. Архангельск, просп. Ломоносова, д. 58; e-mail: l.krasavcev@narfu.ru

Для цитирования: Красавцев Л.Б. Проблемы разгрузки судов с грузами военной помощи в Архангельском морском торговом порту в 1941–1945 годах // Вестн. Сев. (Арктич.) федер. ун-та. Сер.: Гуманит. и соц. науки. 2018. № 1. С. 5–17. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.1.5

ИСТОРИЯ

Исключительно важную роль в разгрузке импортных грузов военной помощи от союзников по антифашистской коалиции, особенно в первый год Великой Отечественной войны, сыграл Архангельский морской торговый порт (АМТП). Расположенный недалеко от Белого моря и, следовательно, имеющий доступ к открытому океану Архангельский порт был наиболее удобен для приема судов с грузами военной помощи из Великобритании, а затем – из США. Поэтому 75 лет назад именно в Архангельск пришел самый первый конвой «Дервиш» из Великобритании.

Разгрузка первых судов конвоя выявила целый ряд проблем, в первую очередь недостаточные возможности АМТП [1, с. 143]. К данным проблемам следует также отнести: отсутствие опыта по приемке и разгрузке импортных грузов, особенно вооружения и тяжеловесов; большой недостаток техники (кранов); недостаток рабочей силы и ее частая сменяемость; недостаточные глубины в порту, не позволяющие принимать большие суда; нехватка ледоколов для обеспечения плавания в зимних условиях; тяжелые бытовые условия работающих на разгрузке, включая недоедание, отсюда – частые случаи хищения продовольственных грузов; определенная привычка довоенного руководства порта к бесхозяйственности.

До войны – на протяжении более 20 лет – АМТП использовался только как порт лесозаготовительного направления. Импорт иностранной техники для индустриализации страны шел через Ленинградский порт и порты Черного моря. Поэтому АМТП не был готов принимать импортные грузы.

Как отмечалось в аналитической записке о работе аппарата уполномоченного Наркомвнешторга (НКВТ) СССР по обработке импортного вооружения в АМТП, причалы порта

находились в очень плохом состоянии – требовали капитально-восстановительного ремонта, не были рассчитаны на разгрузку тяжеловесных импортных грузов; отмечалась слабая оснащенность кранами: для перегрузки импортных грузов можно было использовать только 7 кранов¹.

Опыт разгрузки первых крупнотоннажных иностранных судов показал, что порт нуждается в срочной реконструкции и расширении. Для этого требовались свободные причальные линии большей протяженности, перегрузочные механизмы, большие складские площади, крытые склады, глубоководные причалы и т. д. Поэтому срочно проводятся мероприятия по увеличению пропускной способности порта. 7 сентября 1941 года (еще шла разгрузка первого каравана) принимается Постановление Государственного комитета обороны (ГКО) «О реконструкции Архангельского порта для приема союзных конвоев», а в его развитие были приняты Постановление Совета народных комиссаров (СНК) СССР № 97802 от 7 сентября 1941 года, приказ Народного комиссариата Военно-Морского Флота (НКМФ) СССР № 51 от 10 сентября и Постановление Архангельского обкома ВКП(б) от 27 сентября 1941 года².

Для руководства всеми работами по разгрузке приходящих караванов судов, их координации и отправке грузов на фронт был назначен уполномоченный ГКО по морским перевозкам на Севере начальник Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) И.Д. Папанин, имевший опыт организации перевозок на Севере в зиму 1939/1940 года во время Советско-финской войны. В своих воспоминаниях И.Д. Папанин писал: «15 октября 1941 г. <...> вызвали в ГКО <...> И.В.Сталин изложил ситуацию так: “Архангельский порт имеет сейчас и будет иметь в ближайшем будущем особо

¹ Архангельский порт в годы войны: Аналитическая записка о работе аппарата Уполномоченного Инженерного Управления НКВТ СССР по обработке импортного вооружения, прибывшего в порт Архангельск за период Великой Отечественной войны // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы / сост. М.Н. Супрун. М.: Андреев. флаг, 2000. Вып. 3. С. 273, 276.

² ГААО (Гос. арх. Арханг. обл.). Отд. ДСПИ (Отд. док. соц.-полит. истории). Ф. 2196. Оп. 1. Д. 911. Л. 12; Д. 1217. Л. 1.

важное значение. Это на Западе самый близкий к линии фронта свободный морской порт <...> Мы заключили соглашение с Рузвельтом и Черчиллем. Через Атлантику идут в Архангельск корабли с грузом. Надо организовать их прием, быструю разгрузку и немедленную отправку грузов на фронт. Это очень важно»³. Присутствующий при этом А.И. Микоян добавлял: «Нынешнее руководство, к сожалению, не справляется со срочной разгрузкой судов. Первый караван – 6 кораблей союзников – разгружался очень долго»⁴.

Однако последнее не соответствует действительности. Суда первого каравана начали разгружать 1 сентября, первое судно закончили разгружать 3 сентября, а последнее – 11 сентября; погрузка пилолеса началась 3–9 сентября, закончилась 8–15 сентября⁵. Из Архангельска караван вышел только 28 сентября, но не по тем причинам, что указаны выше. В конце октября 1941 года в Архангельск был направлен нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов [1, с. 143]. Затем из Ленинграда прибыла группа специалистов-портовиков во главе с начальником Ленинградского порта Я.Л. Бейлинсоном, который сразу был назначен начальником АМТП. По словам И.Д. Папанина, он «умело прививал своим подчиненным ленинградскую культуру работы»⁶. Особенно хорошо показал себя в работе назначенный начальником самого большого грузового района Бакарица ленинградец К.А. Конин.

Пока составлялся проект реконструкции порта, принимались срочные меры по увеличению его пропускной способности. СНК СССР распорядился направить в Архангельск краны и другую технику из Мурманска, Мариуполя, Печоры, Владивостока, Кирова и Ленинграда.

В сентябре-октябре 1941 года в Архангельск на разгрузку первых трех караванов были направлены 30 автомашин Архангельского военного округа и 25 автомашин Строительства № 300. В это же время было написано письмо на имя заместителя председателя СНК СССР А.И. Микояна с просьбой выделить для порта дополнительно 1 тыс. грузчиков, краны, горючее, 4 тыс. комплектов спецодежды, рукавицы, создать в порту самостоятельный политотдел. Письмо подписали И.Д. Папанин и первый секретарь Архангельского обкома ВКП(б) Г.П. Огородников⁷.

Крупные работы по реконструкции на Бакарице были проведены еще до конца 1941 года: прежде всего вернули все причалы, арендованные сторонними организациями, проложили дополнительные железнодорожные пути, закрыли шпалы сплошным настилом, расширили автопарк и парк кранов, в т. ч. взяли у завода «Красная Кузница» 150-тонный плавкран⁸.

Для выполнения модернизационных работ предстояло забить 8450 свай, израсходовать 27 780 м³ круглого леса и 5298 м³ пилолеса. Для строительства руководство области выделило 20 тыс. шпал, 312 т рельс, 1 тыс. топоров, 500 лопат, 2,5 тыс. электроламп, 100 т сена, 75 т овса, 1,5 тыс. комплектов теплой одежды и постельного белья, 15 тыс. пар брезентовых и 3 тыс. пар теплых рукавиц, 3 т махорки для поощрения лучших бригад строителей и грузчиков. Распоряжением ГКО Архангельскому порту передавались находившиеся в Архангельске материалы (рельсы, цемент, железо, гвозди, стекло, сено, бензин), ранее предназначавшиеся для строительства НКВД: № 300, «Воркутастрой», «Норильскстрой»⁹. Рабочие, занятые в строительстве на Бакарице, были приравнены

³Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С. 238.

⁴Там же.

⁵ГААО. Ф. 340. Оп. 14. Д. 57. Л. 143, 144.

⁶Папанин И.Д. Указ. соч. С. 260.

⁷ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 963. Л. 26.

⁸Архангельский порт в годы войны... С. 274.

⁹ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1217. Л. 2, 8, 9, 10, 15, 231.

ИСТОРИЯ

в отношении норм питания к рабочим, занятым на погрузо-разгрузочных работах заграничных судов. Для мобилизации портовиков организован политотдел порта, который по совместительству возглавил секретарь Архангельского обкома ВКП(б) по водному транспорту А.С. Буданов.

В г. Молотовске (ныне – Северодвинск), расположенном ближе к морю и позволяющем принимать танкеры, создали нефтебазу для приема авиабензина и бункеровки мазутом кораблей союзников и ВМФ СССР. На заводе № 402 срочно изготовили металлические нефтебаки. Два старых грузовых судна переоборудовали в береговые танкеры, а корпуса трех других зарыли в грунт и превратили в хранилища мазута. Построили временный нефтяной пирс [2, с. 208, 209]. В начале 1942 года Молотовский порт был передан АМТП на правах грузового района.

К приему судов срочно подготовили район Экономия: установили новые краны и в рекордно короткий срок проложили железную дорогу протяженностью 39 км от Экономии к переправе через Северную Двину по льду на Исакогорку. Вопрос о строительстве этой дороги местное руководство поднимало еще в августе 1941 года¹⁰. На строительстве дороги, которое велось по облегченным техническим нормам, работали 1 тыс. плотников и 1 тыс. возчиков с подводами. «Севтехфлот» срочно отрефулировал песок для отсыпки земляного полотна [3, с. 46].

12 марта 1942 года было принято новое Постановление ГКО «О мероприятиях по расширению импортно-экспортных операций в Архангельском торговом порту». По этому Постановлению началась широкая реконструкция грузовых районов АМТП: Бакарицы, Экономии и Молотовска, где разгружались прибывшие суда с импортным грузом. Все строительные работы в Архангельске вела архангельская

строительная контора «Цуморстрой», а в Молотовске – Строительство № 203 и Ягринлаг НКВД.

На Бакарице заново построили причалы общей длиной 1700 п. м., вновь проложили две колеи железнодорожного пути вдоль всего причала. Все тыловые склады и площадки оборудовали железнодорожными и автомобильными подъездными путями. Глубины у причалов увеличили с 18 до 23 футов (с 5,47 до 7,0 м). В Молотовске также увеличили длину причальной линии, проложили новый трубопровод для приема бензина, увеличили глубины у причалов. В 1942 году в АМТП стали поступать импортные краны. Из Великобритании пришли два судна-крана с тяжеловесными грузовыми стрелами. Эти суда работали попеременно: зимой – в Мурманске, летом – в Архангельске¹¹.

В августе 1942 года в АМТП была создана монтажная контора по сборке импортных кранов: ее работа началась с монтажа 9 кранов. Появились в порту и импортные автомашины. На ноябрь 1942 года в порту было 144 автомашины, из них 38 грузовиков «форд» из США и 2 «остина» из Англии¹². В 1942 и 1943 годах, в перерыве между приходом конвоев и в связи с сокращением каботажных перевозок, в основном были завершены реконструкция порта и расширение его районов. Был реконструирован Мосеев остров – главная портовая угольная база. Бакарица стала основным районом порта, оборудованным лучше других и связанным непосредственно с железной дорогой. Теперь Бакарица не только принимала основной объем импорта, но и отправляла экспортные грузы в Арктику. В 1943 году монтажная контора заканчивала монтаж 13 импортных кранов, но в том же году была отправлена для восстановления освобожденных от оккупации южных портов¹³.

В мае 1944 года причалы Бакарицы подверглись разрушению во время бурного ледохода,

¹⁰ Архангельская область в годы Великой Отечественной войны: сб. док. Архангельск, 1975. С. 25, 26.

¹¹ Архангельский порт в годы войны... С. 274.

¹² ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 121. Л. 27.

¹³ Там же. Ф. 1302. Оп. 1. Д. 55. Л. 2, 49, 74.

проходившего на высокой воде. В связи с этим были приняты Постановление СНК СССР «О восстановлении причалов порта Бакарица, поврежденных в результате ледохода» и Постановление бюро обкома «О ликвидации последствий ледохода и приведении в порядок портового района Бакарица». Экстренная помощь, оказанная А.И. Микояном, позволила быстро привести район в порядок.

К 1944 году оснащение порта погрузо-разгрузочной техникой существенно выросло. За 1941–1944 годы в порту установили 15 портальных, 13 железнодорожных, 7 гусеничных кранов и другую технику, что позволило поднять механизированную переработку грузов до 47,6 %. Благодаря этому в 1944 году более чем в два раза выросли темпы разгрузки судов, резко возрос грузооборот порта [4, с. 57].

Таким образом, проблема реконструкции и расширения, обеспечения техникой АМТП к осени 1943 года была в основном решена, что позволило за осень 1943 – май 1945 года обработать судов больше чем в 1,5 раза в сравнении с 1941-м – весной 1943 года.

Еще одна важная проблема – обеспечение порта рабочей силой – осложнилась в связи с мобилизацией мужчин – работников порта – в армию. Только в июне-июле 1941 года в армию ушло 70 % кадровых портовиков, а на смену пришли 2950 новичков (подростков и женщин), малоквалифицированных или вообще не подготовленных [3, с. 14, 27]. В ноябре 1941 года в порту работало всего 243 грузчика. Для решения вопроса нехватки рабочей силы в порт направили три батальона красноармейцев (2353 чел.) и рабочий батальон (760 чел.). Работали в три смены по 2250 чел.¹⁴

Для работы в порту Наркомат обороны направлял так называемые рабочие батальоны из мужчин 40–50 лет, негодных к строевой службе. Большой приток неквалифицированной и мало-

квалифицированной рабочей силы неизбежно привел к резкому снижению производительности труда и трудовой дисциплины. Так, с начала войны до 1 августа 1941 года за прогулы и хищения грузов к судебной ответственности были привлечены 45 чел.¹⁵ Власти, со своей стороны, применяли суровые меры. 18–19 ноября 1941 года военный трибунал Северного бассейна в открытом судебном заседании на Бакарице приговорил к расстрелу старшего кладовщика за пьянство, уход с работы, задержку в отправлении судна на 14 ч, а также обвинил его в хищении банки импортного табака и пары вязаных рукавиц¹⁶.

Из-за сезонности в работе и перерывов в приходе конвоев в летний период рабочую силу часто перебрасывали, что также вызывало определенные трудности. В связи с сильным замерзанием АМТП в зиму 1941/1942 года конвои стали направлять в незамерзающий, но прифронтовой Мурманск. Мурманский порт пришлось срочно восстанавливать, для чего рабочая сила была переброшена туда из Архангельска.

Весной 1942 года АМТП испытывал острый недостаток в грузчиках. На 1 апреля в порту оставалось всего 45 кадровых грузчиков, а предстояла летняя навигация. НКМФ направил в Архангельск 226 грузчиков из Ленинграда и портов Черного моря, 1273 специалиста подготовил Учебный комбинат порта [3, с. 111]. В связи с прекращением прихода конвоев в Мурманск из-за частых бомбежек весной 1942 года с наступлением полярного дня часть грузчиков была возвращена в Архангельск. В июле 1942 года из Мурманска прибыло 277 бывших заключенных и столько же из Нарьян-Мара. Сразу же были отмечены нарушения: при разгрузке панамского судна «Трубадуэ» в Молотовске заключенные вскрыли бочку с метанолом и принесли ее в барак. В результате отравились 22 чел., 9 из них умерли. Аналогичный случай произошел на Бакарице, где умерли от отравления 11 чел.¹⁷

¹⁴ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 963. Л. 26.

¹⁵Там же. Ф. 875. Оп. 1. Д. 12. Л. 38.

¹⁶Там же. Д. 134. Л. 160.

¹⁷Там же. Ф. 1302. Оп. 1. Д. 16. Л. 85, 144.

ИСТОРИЯ

В начале 1943 года импортные перевозки в основном переключаются на Мурманск, поэтому из Архангельска в Мурманск были направлены 2050 рабочих, в т. ч. 1825 грузчиков. В связи с прекращением движения конвоев (до ноября 1943 года) из Архангельска были отправлены 1860 рабочих во Владивосток, 200 грузчиков – в Печорский порт, 12 опытных грузчиков – в Баку и 327 рабочих – на завод «Красная Кузница» и в Молотовск [3, с. 149].

В ноябре 1943 года возобновился регулярный приход конвоев в Архангельск, и продолжалось оно до апреля 1944 года. Снова остро встал вопрос о нехватке рабочей силы. Согласно постановлению ГКО, в АМТП прибыли воинские части в количестве 2 тыс. чел.; 323 чел. – переданы от «речников» в связи с окончанием речной навигации. Архангельск дополнительно направил 200 бойцов истребительного батальона, 70 счетно-бухгалтерских работников; АМТП создал 12 бригад грузчиков из служащих управления. Неоднократно на воскресники выезжали рабочие и служащие Архангельска [3, с. 149, 150].

Летом 1944 года снова возникли трудности с рабочей силой. Из-за прекращения движения конвоев летом рабочие военные батальоны были отозваны, АМТП передал «Цуморстрою» 1020 рабочих, в южные и балтийские порты отправили более 1 тыс. чел. В августе движение конвоев возобновилось и порту снова потребовалась рабочая сила: 1508 специалистов подготовил Учебный комбинат порта; также были выделены три рабочих батальона численностью 3 тыс. чел. Таким образом, порту раз за разом приходилось отправлять подготовленные кадры портовых рабочих и обучать новых [3, с. 192].

С проблемой нехватки рабочей силы тесно связана проблема хищения поступающих импортных продовольственных грузов. В начале войны, 26 июня 1941 года, был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР «О военном положении», согласно которому дела о хищениях в местностях, объявленных на военном положении,

передавались суду военного трибунала. Появление массовых нарушений такого рода объясняется следующими причинами.

Во-первых, неудачи в войне привели к потере в 1941 и 1942 годах больших территорий Украины, Черноземья и Северного Кавказа, составлявших житницу страны и являвшихся поставщиками основного объема продовольствия. Все это обострило продовольственное положение, вызвало угрозу голода и заставило руководство пойти на значительные закупки продовольствия у союзников. По данным профессора М.Н. Супруна, продовольствие составило свыше 25 % от общего объема поставок [5, с. 257].

Представление об этих поставках складывается на основе перечня грузов, доставленных американским пароходом «Вубридж Феррис», пришедшим в январе 1944 года. Помимо вооружения и оборудования он доставил: молочный порошок, масло сливочное – 6252 ящика; мука пшеничная – 10 тыс. мешков; тушенка – 15 530 ящиков; фасоль – 48 ящиков; яичный порошок – 6060 ящиков; консервированный бекон – 8955 ящиков; консервы свиные – 1999 ящиков; ветчина рубленая – 2 тыс. ящиков; соевая мука – 800 ящиков¹⁸. За годы войны пришли сотни таких судов. В условиях военного времени – при неоднократных перегрузках неквалифицированной рабочей силой – эти ящики часто ломались, не сразу отгружались в вагоны и какое-то время хранились прямо на причалах. Выставить везде охрану, особенно в трюмах иностранных судов, не получалось, и все это открывало возможность хищения продуктов.

Вторая причина, пожалуй, самая главная, – резкое ухудшение жизни и питания, постоянное недоедание, полуголодное состояние работавших на погрузке-разгрузке. Очень плохо обстояло дело с питанием портовиков, смертность среди них, особенно грузчиков, достигла высокого уровня. По данным медсанчасти АМТП, в 1942 году умерли 260 портовиков, из них 189 – от общих заболеваний и упадка сил, 24 – от цинги. Только в начале 1943 года правительство

¹⁸ГААО. Ф. 340. Оп. 14. Д. 46. Л. 20.

приняло меры по улучшению питания портовиков.

Еще в конце 1941 года для грузчиков, занятых на обработке иностранных судов, были установлены повышенные нормы питания, но в первый год войны они обеспечивались далеко не полностью из-за сокращения поставок продовольствия на Север. Тяжелый 12-часовой физический труд на открытом воздухе зимой требовал большего объема продовольствия. И только после ходатайства И.Д. Папанина в начале 1943 года разрешили использовать часть импортных продуктов для дополнительного питания портовиков ведущих профессий. К лету 1943 года было покончено с дистрофией и цингой [2, с. 215, 219].

О тяжелом положении портовых рабочих свидетельствует политдонесение первого помощника капитана парохода «Сакко», разгрузка которого происходила в июле 1942 года на Бакарице. Рядом под погрузкой стоял американский пароход «Минотор» – его грузила краснознаменная бригада грузчиков. Но грузчики бригады были плохо одеты, оборванные, голодные. В обеденный перерыв, после обеда американцев, они собирали объедки, которые американцы специально оставляли, чтобы посмеяться¹⁹.

Третья причина – отсутствие постоянного рабочего контингента портовых рабочих, его частая сменяемость в зависимости от оперативной обстановки на бассейне. Основную рабочую силу представляли рабочие колонны и батальоны, которые состояли из мужчин в возрасте 40–50 лет, негодных к строевой службе и не имевших никакого опыта портовой работы: большая их часть не видела моря и морских судов. Условия жизни и работы этих людей были исключительно тяжелы: жизнь в неблагоустроенных бараках; ходьба строем в порт за несколько километров туда и обратно; 12-часовой рабочий день в две смены во время обработки караванов. Кроме того, оперативная обстановка часто требовала пере-

броски грузчиков и специалистов в порты других бассейнов.

О количестве хищений говорят следующие данные. За период обработки 12 судов каравана JW-51 в Молотовске (декабрь 1942 года – январь 1943-го) зарегистрировано 94 случая хищений. В АМТП с декабря 1943 года по ноябрь 1944-го, по подсчетам автора, – 3223 хищения. Причем в декабре 1943 года, когда к работе приступил новый контингент рабочих, количество хищений составило 1343 случая; далее идет снижение: в январе 1944 года – 892, в июне – 129. С возобновлением импортных перевозок в августе 1944 года количество хищений снова возрастает: в сентябре – 63, в ноябре – 128, и это опять совпадает с прибытием в порт новых необученных рабочих батальонов. В процентном отношении к общему числу работающих количество хищений колеблется от 1,3 до 11,2 %²⁰.

Конечно, руководство принимало меры по предотвращению хищений. 10 июля 1942 года НКМФ издал приказ «Об ответственности работников морского транспорта за сохранность перевозимых грузов в военное время», в котором приводилась ссылка на решение ГКО о применении за хищение высшей меры – расстрела с конфискацией имущества. 16 июля 1942 года принят совместный приказ НКВД и НКМФ «Об организации милиции морских бассейнов и портов». 9 апреля 1943 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР «О введении военного положения на морском и речном транспорте».

Решения на местах принимали партийные органы. 15 января 1943 года бюро Архангельского обкома отметило, что «хозяйственное руководство портом и политотдел к охране грузов и борьбе с хищениями достаточно мер не принимает». 28 декабря 1943 года бюро приняло решение «О хищениях и порче импортных грузов», в котором потребовало усилить пропускной режим в порту и запретить во время обработки караванов допуск заключенных на территорию порта²¹.

¹⁹ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 865. Оп. 1. Д. 1444. Л. 15.

²⁰Подсчитано по: ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 875. Оп. 1. Д. 147. Л. 5, 7, 10, 16, 21.

²¹ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1617. Л. 4.

ИСТОРИЯ

Что касается ответственности за хищения, то следует отметить, что не все случаи хищений приравнивались к нарушениям и не по всем случаям дела передавались в суд. Так, в АМТП за 1943 год отмечено 602 случая нарушения дисциплины, отдано под суд 124 чел., а хищений только в декабре совершено 1343. То же и в 1944 году: нарушений дисциплины – 1064 случая, отдано под суд 366 чел., а хищений – в два раза больше²². Следовательно, не за все хищения продуктов провинившихся привлекали к уголовной ответственности – ограничивались административной. Так, в АМТП за первую половину января 1944 года задержано за хищения 742 чел., а в военный трибунал передано 27 дел на 37 чел.²³ Видимо, руководители и в то суровое время понимали, что при поголовном применении репрессивных мер можно остаться без работников и разгружать суда будет некому.

Следующая проблема, требовавшая решения, – достижение необходимых глубин у причалов для постановки крупнотоннажных иностранных судов. В 1941 году прием судов на Бакарицу и Экономии ограничивался глубиной морского бара в устье Северной Двины в 23-24 фута (7,0-7,3 м). Молотовск, расположенный на берегу Белого моря, допускал прием судов с осадкой до 28 футов (8,4 м)²⁴. Дноуглубительные работы в Архангельске проводила организация «Севтехфлот» (с 1943 года – «Архморпуть»), имевшая в распоряжении земснаряды небольшой производительностью и малой глубиной черпания и в основном дореволюционной постройки. Мощные земснаряды «Амур» и «Двина» производительностью 750 м³/ч и большей глубиной черпания, построенные в Нидерландах в 1938 и 1939 годах, принадлежали Строительству № 203 в Молотовске [6, с. 354].

В августе 1941 года в связи с предстоящим приходом союзных конвоев в Архангельск последовало распоряжение НКМФ об углублении

канала на Березовом баре. В навигацию 1941 года глубины на Березовом баре и главном судовом ходу составляли 7,2 м. Осенью 1941 года в Архангельск стали прибывать иностранные суда с осадкой более 24 футов (7,2 м), и гарантированные глубины оказались недостаточными. Для ускорения увеличения глубин на бар были поставлены возвращенный из Мурманска земснаряд «Вайгач» и арендованный у Строительства № 203 земснаряд «Амур», но из-за сильных морозов дноуглубительные работы в Архангельске были прекращены 7 ноября. Между тем стоит отметить, что уже в 1941 году глубины у причалов Бакарицы увеличили с 18 до 23 футов (5,47 и 7,0 м соответственно).

В марте 1942 года нарком ВМФ П. Ширшов приказом «О мероприятиях по расширению импортно-экспортных операций в Архпорту» обязал «Севтехфлот» обеспечить в Архангельске глубины в 26 футов от плавмаяка до Экономии и в 24 фута от Экономии до Бакарицы. Завод «Красная Кузница», согласно этому приказу, должен был обеспечить ремонт судов дноуглубительного флота в плановые сроки. Однако занятый военными заказами завод на 151 сутки задержал выход из ремонта трех земснарядов, что, в свою очередь, задержало выполнение дноробот, и они были перенесены на 1943 год. К тому же в августе 1942 года СНК СССР распорядился возобновить днороботы в Мурманске [6, с. 356].

Решением капитана АМТП на декабрь–апрель (т. е. на зимнюю навигацию 1942/1943 года) осадка по каналу Березовый бар была объявлена в 22 фута на приливах и в 23 фута на полной воде. 21 апреля 1943 года ГКО распорядился провести дноуглубительные работы в АМТП, чтобы обеспечить подход крупнотоннажных судов и линейных ледоколов к основным причалам – Экономии и Бакарице. Для этого «Архморпути» от Строительства № 203 передавались земснаряды «Амур» и «Двина», три землесоса

²²ГААО. Отд. ДСПИ. Ф. 875. Оп. 1. Д. 149. Л. 47.

²³Там же. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1734. Л. 26.

²⁴Архангельский порт в годы войны... С. 273.

и паровые шаланды, также построенные в Нидерландах в 1939 году. Таким образом, уже в июне 1943 года к работам на Березовом баре приступили сразу 4 земснаряда [6, с. 356].

В навигацию 1944 года, имея большие производственные мощности, «Архморпуть» приступил к широкому спектру работ по углублению Березового бара. Главный судовой ход был сдан досрочно 18 сентября 1944 года. После дноробот глубина на Березовом баре составила 7,8 м против 7,2 м в 1941 году.

Однако производственные мощности архангельских дноуглубителей еще не позволяли обеспечить беспрепятственный проход иностранным крупнотоннажным судам к причалам Бакарицы, поэтому такие суда разгружались или в Мурманске, или в Молотовске, где глубины у причалов были больше. А с начала 1944 года крупнотоннажные суда стали частично разгружаться в Молотовске, уменьшая свою осадку, а потом проходили на Бакарицу, где окончательно разгружались. Таким образом, в 1944–1945 годах в Молотовске и на Бакарице было разгружено 67 судов [7, с. 74].

И еще одна важная проблема – обеспечение прохода судов в зимнее время, для решения которой нужно было иметь достаточное количество линейных ледоколов. Перед войной ледокольный флот Северного бассейна входил в Мурманское государственное морское арктическое пароходство. Линейные ледоколы «Ленин» и «Сталин» находились в Мурманске, а «Ермак» и «Молотов» – на Балтике. Из-за близости Мурманска к фронту в сентябре 1941 года весь ледокольный и транспортный флот был передан вновь организованному Архангельскому морскому арктическому пароходству.

Опыт зимних навигаций в Белом море в годы Первой мировой войны показал, что при помощи ледоколов навигация может быть регулярной. Поэтому в октябре 1941 года для руководства зимними перевозками было создано Управление Беломорскими ледовыми операциями.

В его распоряжение передали все ледоколы, ледокольные пароходы и портовые буксиры, также Управление получило авиационный отряд.

Однако ледовые условия зимы 1941/1942 года оказались очень тяжелыми. Уже 22 октября у о. Мудьюг появился лед. 4 ноября из Арктики пришел «Ленин» и сразу включился в проводку судов к причалам АМТП. 22 и 28 ноября «Ленин» вместе с портовыми ледоколами провел к причалам Бакарицы суда конвоев PQ-3 и PQ-4, но с 29 ноября температура резко понизилась до –30. В Белом море началось образование тяжелого льда, поэтому проводка судов конвоя PQ-5 заняла уже четверо суток (с 12 по 16 декабря).

14 декабря с ремонта после арктической навигации был снят ледокол «Сталин», который благополучно провел в Молотовск суда конвоя PQ-6. В это же время были выведены из Архангельска и Молотовска суда обратных конвоев QR-3 и QR-4. Из-за очень тяжелых ледовых условий суда последнего конвоя выводились почти 20 суток и вышли на чистую воду только 5 января 1942 года. По этой причине при выходе на чистую воду ледоколы оказались без угля.

15 января ледокол «Сталин» при приеме угля с парохода «Правда» подвергся бомбардировке и получил значительные повреждения, после чего был уведен в Молотовск на ремонт. Самый мощный ледокол был выведен из эксплуатации, и до весны навигация в Архангельске прекратилась. Прием конвоев был переведен в незамерзающий Мурманск.

Занятые первоочередной проводкой судов с импортом и экспортом 2 ледокола не могли обеспечить все ледовые проводки, особенно каботажных судов, и последние застревали во льдах. Так, 6 декабря во льду застряли 5 пароходов и 4 тральщика, 12 декабря – 3 судна, в Бугрино остановились ледокольные пароходы «Ф. Литке» и «Дежнев» и 2 транспорта²⁵. В Архангельске и Молотовске из-за недостатка ледоколов остались зимовать уже нагруженные экспортным грузом 6 советских и 5 английских судов

²⁵Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре с 1.07.42–31.12.42 гг. СПб., 2000. Вып. 1. С. 86, 88.

[3, с. 48]. Всего за первую военную зиму ледоколы провели в Архангельск 27 судов и вывели 23 судна из состава конвоев, а также каботажные суда и военные корабли, провели более ста операций внутри порта по перестановке судов²⁶.

Все это потребовало увеличения ледокольных сил на Севере. По предложению И.Д. Папанина на Север в 1942 году были направлены ледоколы «Каганович», «Микоян» с Дальнего Востока и «Монткальм» из США. В мае 1942 года в конвое PQ-15 прибыли из США отремонтированный там «Красин» и американский «Монткальм». Летом через Северный морской путь пришли в Архангельск ледоколы «Микоян» и «Каганович», а «Сталин» ушел на ремонт в США. В зимней навигации 1942/1943 года участвовало 5 ледоколов, которые провели через льды Белого моря в Молотовск 3 конвоя (19 судов) и вывели обратно 5 конвоев (20 судов). Этим переходам по-прежнему пытались помешать немецкие самолеты. Так был поврежден «Ленин» и подвергся нападению «Каганович» [8, с. 46, 49].

Летом 1943 года из-за сложной ледовой обстановки на Дальнем Востоке Северным морским путем ушли ледоколы «Красин», «Каганович» и «Микоян». Ледовую проводку в Белом море зимой 1943/1944 года обеспечивали «Ленин», «Сталин» и «Ф. Литке», проведя 10 конвоев (77 судов) и выведя 9 конвоев (68 судов) [подсчитано по: 9, с. 55–62]. Летом 1944 года Северным морским путем ушли в США «Ф. Литке» и «Монткальм», а оттуда пришел построенный в 1943 году дизель-электрический ледокол «Северный ветер». Проводку караванов в Белом море осуществляли ледоколы «Ленин», «Северный ветер» и позднее – «Сталин». Зимой 1944/1945 года они провели в Архангельск и Молотовск 7 караванов (52 судна) и вывели в Баренцево море 5 караванов (47 судов) [подсчитано по: 9, с. 67–75].

В годы войны ледокольный флот способствовал проходу союзных и отечественных караванов судов во льдах Белого моря и Арктики, а Северный морской путь дал возможность маневрировать ледокольными силами между Северным и Дальневосточным бассейнами. Это позволило решить проблему прохождения судов с военными грузами в Архангельск в зимнее время, т. е. сделать навигацию в порту круглогодичной.

И еще одна проблема, которую пришлось решать И.Д. Папанину, – привычка прежнего руководства АМТП к бесхозяйственности. По этому поводу Папанин писал в своих воспоминаниях: «...картина, которую мы там (в Архпорту) застали, была намного хуже, чем я предполагал. Она привела меня в глубокое уныние. Вся территория порта была завалена лесом, металлом, различными грузами, тарой, на причалах негде было повернуться»²⁷. Для того чтобы очистить Бакарицу от хлама, пришлось на несколько дней закрыть институты и техникумы Архангельска и отправить студентов на уборку порта: «Через три дня причалы Бакарицы и площади перед ними были полностью освобождены от лесных материалов и ненужного хлама и можно было приступить к строительным работам»²⁸.

Ситуация повторилась в январе 1944 года. К этому времени переведенный из Ленинграда Я.Л. Бейлинсон, который навел порядок в АМТП, был направлен начальником порта в Мурманск. И.Д. Папанин со своим штабом тоже отправлен в Мурманск, а 1943 год он провел на Дальнем Востоке. По воспоминаниям Папанина, в январе 1944 года А.И. Микоян срочно направил его в Архангельск, где дела с разгрузкой обстояли плохо: «Когда туда пришли первые караваны, то в порту стали сгружать грузы где придется. В результате начались задержки и с разгрузкой, и с отправкой грузов из порта. В порту скопилось много

²⁶Папанин И.Д. Указ. соч. С. 259.

²⁷Там же. С. 243.

²⁸Там же. С. 249.

машин, станков, оборудования, материалов, продовольствия <...> На Бакарице была картина, очень похожая на ту, что увидели мы в октябре 1941 года: причалы завалены грузом, а пути засыпаны снегом»²⁹.

Снова пришлось поднимать рабочих предприятий, студентов и учащихся, бойцов Архангельского гарнизона, которые за три дня привели основной район порта в рабочее состояние. Начальник порта, бывший начальником до приезда Бейлинсона, Г.И. Дикой «смущенно согласился, – своими силами мы так быстро не справились. Не надо было бы, Георгий Иванович, до этого доводить», – заметил ему Папанин³⁰. Об организационной неразберихе упоминается в докладных записках самого Г.И. Дикого [10, с. 251] и постановлениях бюро обкома ВКП(б) об обработке караванов иностранных судов в 1943 и 1944 годах [11, с. 270, 285, 287].

В итоге благодаря энергичной деятельности уполномоченного ГКО И.Д. Папанина, большой поддержке со стороны члена ГКО заместителя председателя СНК СССР А.И. Микояна, а главное – самоотверженной работе архангельских портовиков и всего населения города эти проблемы были в основном решены к лету 1943 года. Это позволило АМТП с осени 1943 года и до конца войны разгрузить больше судов, чем за сентябрь 1941 года – март 1943-го.

Всего за годы войны в АМТП разгружено 323 судна из 30 конвоев, в их числе – 284 сухогруза, доставивших 1 672 551 т, в т. ч. 296 088 т вооружения. 147 судов разгружено на Бакарице, 53 из них разгружались после частичной выгрузки в Молотовске. 39 судов разгружено на Экономии, 9 из них – частично. 39 танкеров доставили в Молотовск 355 086 т бензина и спирта. В Молотовске разгружено 137 судов, в т. ч. 62 – частично [7, с. 74].

В 1941 году разгружено 48 судов из 7 конвоев, доставивших 152 753 т, в т. ч. 24 777 т

вооружения: на Бакарице разгружено 36 судов, на Экономии – 2, в Молотовске – 10, в т. ч. 3 танкера. В 1942 году было разгружено 52 судна из 4 конвоев, которые доставили 308 185 т груза, в т. ч. 75 795 т вооружения: на Бакарице разгружено 26 судов, на Экономии – 5, в Молотовске – 21, из них 3 танкера; 3 судна были частично разгружены в Молотовске и на Экономии. В 1943 году было разгружено 41 судно из 5 конвоев, доставивших 253 351 т, в т. ч. 50 749 т вооружения: на Бакарице разгружено 2 судна, на Экономии – 17, в Молотовске – 22, из них 6 танкеров. В 1944 году разгружено 121 судно из 9 конвоев, которые доставили 843 103 т, из них 99 695 т вооружения: на Бакарице разгружено 56 судов, на Экономии – 11, в Молотовске – 54; 30 судов частично разгружено в Молотовске и на Бакарице. В 1945 году разгружено 61 судно из 5 конвоев, доставивших 470 145 т, из них 45 071 т вооружения: на Бакарице разгружено 27 судов, на Экономии – 4, в Молотовске – 30; 23 судна частично разгружены в Молотовске и на Бакарице³¹.

То, что совершили архангельские и молотовские портовики, а также и мурманские, равносильно трудовому подвигу, тем более что их работа проходила в сложных условиях: работы велись на открытом воздухе в суровых условиях Крайнего Севера; параллельно разгрузке-погрузке производились строительные работы по модернизации и расширению порта; состав портовых рабочих постоянно менялся; условия работы соответствовали жестким законам военного времени; бытовые условия были очень тяжелыми. И все это портовики с честью преодолели. Свидетельством заслуг архангельских портовиков явились награждение орденами и медалями 190 работников порта³², а также передача на вечное хранение Красного знамени НКМФ и вручение ордена Отечественной войны в 1985 году.

²⁹Папанин И.Д. Указ. соч. С. 320, 321.

³⁰Там же. С. 321.

³¹Архангельский порт в годы войны... С. 320–327.

³²Моряк Севера. 1944. 11 мая.

ИСТОРИЯ

Список литературы

1. Булатов В.Н. Адмирал Кузнецов: Архангельский Север в жизни и судьбе флотоводца. Архангельск: Помор. гос. ун-т, 2004. 268 с.
2. Шмигельский Л.Г. Молотовск и война в Арктике // Война в Арктике (1939–1945 гг.) / сост. и науч. ред. М.Н. Супрун. Архангельск: Помор. гос. ун-т, 2001. С. 204–257.
3. Эдлинский С.Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. М.: Мор. транспорт, 1963. 252 с.
4. Кучепатов Ю.Н. Архангельский морской порт. Архангельск: Арханг. кн. изд-во, 1959. 82 с.
5. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М.: Андреев. флаг, 1997. 363 с.
6. Красавцев Л.Б. Севтехфлот – Архморпуть в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг. // Война в Арктике (1939–1945 гг.) / сост. и науч. ред. М.Н. Супрун. Архангельск: Помор. гос. ун-т, 2001. С. 352–360.
7. Красавцев Л.Б. Подвиг архангельских портовиков в годы Великой Отечественной войны // Защитники Отечества: материалы XI обл. обществ.-науч. чтений по воен.-ист. тематике. Архангельск: Правда Севера, 2002. С. 59–76.
8. Булатов В.Н. Роль ледокольного флота в доставке грузов по ленд-лизу // Конвои. Исследования, воспоминания, библиография, документы. Архангельск: Изд-во Арханг. центра Рус. геогр. общ-ва РАН, 1995. С. 42–51.
9. Щедроловцев В.В. Боевое взаимодействие кораблей в северных конвоях, 1941–1945 гг. // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Архангельск: Правда Севера, 2000. Вып. 4. С. 25–77.
10. Радишевская В.А. Война в Арктике в документах архангельских архивов // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Архангельск: Правда Севера, 2000. Вып. 4. С. 249–255.
11. Титова Т.В. «Особая папка» бывшего партийного архива о войне в Арктике // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Архангельск: Правда Севера, 2000. Вып. 4. С. 256–290.

References

1. Bulatov V.N. *Admiral Kuznetsov: Arkhangel'skiy Sever v zhizni i sud'be flotovodtsa* [Admiral Kuznetsov: The Arkhangelsk North in the Life and Destiny of the Naval Commander]. Arkhangelsk, 2004. 268 p.
2. Shmigel'skiy L.G. Molotovsk i voyna v Arktike [Molotovsk and the War in the Arctic]. Suprun M.N. (ed.). *Voyna v Arktike (1939–1945 gg.)* [The War in the Arctic (1939–1945)]. Arkhangelsk, 2001, pp. 204–257.
3. Edlinskiy S.F. *Severnnyy transportnyy flot v Velikoy Otechestvennoy voyne Sovetskogo Soyuza 1941–1945 gg.* [Northern Transport Fleet in the Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945]. Moscow, 1963. 252 p.
4. Kuchepatov Yu.N. *Arkhangel'skiy morskoy port* [Arkhangelsk Seaport]. Arkhangelsk, 1959. 82 p.
5. Suprun M.N. *Lend-liz i severnyye konvoi, 1941–1945 gg.* [Lend-Lease and the Arctic Convoys, 1941–1945]. Moscow, 1997. 363 p.
6. Krasavtsev L.B. *Sevtekhflot – Arkhmorput' v Velikoy Otechestvennoy voyne, 1941–1945 gg.* [Northern Technical Fleet: Arkhangelsk Sea Route During the Great Patriotic War, 1941–1945]. Suprun M.N. (ed.). *Voyna v Arktike (1939–1945 gg.)* [The War in the Arctic (1939–1945)]. Arkhangelsk, 2001, pp. 352–360.
7. Krasavtsev L.B. *Podvig arkhangel'skikh portovikov v gody Velikoy Otechestvennoy vojny* [The Feat of the Arkhangelsk Port Workers During the Great Patriotic War]. *Zashchitniki Otechestva* [Defenders of the Fatherland]. Arkhangelsk, 2002, pp. 59–76.
8. Bulatov V.N. *Rol' ledokol'nogo flota v dostavke gruzov po lend-lizu* [The Role of the Icebreaking Fleet in the Lend-Lease Cargo Delivery]. *Konvoi. Issledovaniya, vospominaniya, bibliografiya, dokumenty* [The Convoys. Studies, Memoirs, Bibliography, Documents]. Arkhangelsk, 1995, pp. 42–51.
9. Shchedrolovcev V.V. *Boevoye vzaimodeystvie korably v severnykh konvoyakh, 1941–1945 gg.* [Combat Cooperation Between the Ships in the Northern Convoys, 1941–1945]. *Severnyye konvoi: Issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [Northern Convoys. Studies, Memoirs, Documents]. Arkhangelsk, 2000. Iss. 4, pp. 25–77.
10. Radishevskaya V.A. *Voyna v Arktike v dokumentakh arkhangel'skikh arkhivov* [The War in the Arctic in the Documents of Arkhangelsk Archives]. *Severnyye konvoi: Issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [Northern Convoys: Studies, Memoirs, Documents]. Arkhangelsk, 2000. Iss. 4, pp. 249–255.
11. Titova T.V. *“Osobaya papka” byvshego partiynogo arkhiva o voyne v Arktike* [The “Special File” of the Former Party Archive on the War in the Arctic]. *Severnyye konvoi: Issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [Northern Convoys. Studies, Memoirs, Documents]. Arkhangelsk, 2000. Iss. 4, pp. 256–290.

DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.1.5

Lev B. Krasavtsev

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov;
prosp. Lomonosova 58, Arkhangelsk, 163002, Russian Federation;
e-mail: l.krasavcev@narfu.ru

CHALLENGES RELATED TO UNLOADING THE SHIPS WITH MILITARY AID CARGO IN THE ARKHANGELSK COMMERCIAL SEAPORT IN 1941–1945

This article dwells on the challenges faced by the personnel unloading the ships with military aid cargo that were arriving in the Arkhangelsk Commercial Seaport in 1941–1945. To solve these problems, the country's leadership (State Defence Committee) took extraordinary measures. From all over the country cranes and other equipment as well as workforce were sent; in particular, dockers and stevedores came from Leningrad and the Black Sea regions. Authorized representative of the State Defence Committee I.D. Papanin was appointed chief of this work. As early as in 1941, urgent modernization and reconstruction of the port were launched, additional icebreakers and dredgers were allocated, and measures were taken to improve the diet of those involved in cargo operations. As a result of the work carried out and I.D. Papanin's strenuous efforts, the ships with military aid cargo that came with convoys were unloaded promptly and in time. It should be noted that during the entire war there were no delays in sending off the convoys, even though at that time in addition to receiving and shipping foreign commercial cargo the port provided cabotage, Arctic and military transport. For their successful work on loading and unloading imported military supplies and food, a large group of Arkhangelsk dockers were awarded medals and orders. The work that was carried out by dockers of the Arkhangelsk, Murmansk and Molotovsk ports during the Great Patriotic War equals a feat of labour. And it is all the more significant as they had to work under extremely difficult conditions: severe northern climate; modernization and related construction work during loading and unloading; lack of experience in receiving imported goods, especially arms and heavy cargo; constant personnel turnover; harsh working conditions according to wartime laws; and dreadful living conditions during the war.

Keywords: *Great Patriotic War, Arkhangelsk Commercial Seaport, I.D. Papanin, Arctic convoys, military aid, imported cargo.*

Поступила: 23.01.2016
Received: 23 January 2016

For citation: Krasavtsev L.B. Challenges Related to Unloading the Ships with Military Aid Cargo in the Arkhangelsk Commercial Seaport in 1941–1945. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*, 2018, no. 1, pp. 5–17. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2018.1.5