

## **Строители Молотовского участка Архангельского морского торгового порта и ленд-лиз**

В официальных источниках, в работах историков и краеведов недостаточно оценивается вклад заключенных многочисленных исправительно-трудовых лагерей Советского Союза в укрепление обороноспособности страны в годы ВОВ. Ягринский ИТЛ не является исключением.

Изначально в Молотовске строительство торгового порта не предусматривалось, так как возводился судостроительный завод оборонного значения.

Планы вынужденно менялись с началом ВОВ в связи с возникшей необходимостью приема и обработки грузов по ленд-лизу, поступающих североатлантическим путем.

Из пяти участков Архангельского морского торгового порта только Экономия и Бакарица были пригодны для импортно-экспортных операций. Но и они без улучшения портового хозяйства и проведения дноуглубительных работ были не в состоянии принимать глубоководные океанские суда. Кроме того проводка судов по реке зимой из-за торошения льдов в устье Двины, особенно в суровую зиму, была практически исключена.

Начало расширению и реконструкции Архангельского порта и строительству Молотовского участка порта положило Постановление Совета Народных комиссаров от 17 сентября 1941 года «Об обеспечении круглогодичной работы Архангельского порта» и Постановление ГКО от 9 ноября «Об Архангельском порте».

Основой для порта в Молотовске должны были стать три временных причала завода №402.

В будущем порту не было ни хороших причалов, ни складов, ни складских площадок, ни подъездных путей, ни кранов и других средств механизации, ни служебных помещений. Все это предстояло создать в кратчайший срок в условиях суровой зимы. Прежде всего, нужно было построить сплошную линию причалов.

О проблемах и ходе строительных работ в порту можно судить по материалам протоколов совещаний, справок и актов, хранящихся в отделе документов социально-политической истории (ОДСПИ) ГААО.

10 ноября 1941 года заместитель начальника Архангельского торгового порта главный инженер Капустин и представитель порта Грищенко пишут начальнику Архангельского порта Дикому (в копии секретарю Архангельского обкома партии) о том, что в результате личных ознакомлений с ходом работ по строительству причалов и возможностям организации торгового порта в Молотовске, установлено, что строительство №203 подготавливает (так в документе) к эксплуатации три отдельных причальных фронта общей длиной 586 погонных метров раскинутых на полигоне в 2-х километрах. Причалы имеют длину: №1 (западный) – 216 погонных метров, №2 (центральный) – 200 метров, №3 (восточный) – 170 метров(1).

6 декабря 1941 года в обкоме партии состоялось совещание с участием Уполномоченного ГКО СССР И.Д.Папанина по вопросу готовности причалов к приему кораблей. Секретарь обкома Огородников в своем выступлении говорит о том, что строительство №203 провалило решение о подготовке трех причалов к приему иностранных судов в срок до 25 ноября. Не готов к приему кораблей 2-й причал. Не проведены работы по удлинению и расширению 3-го причала. Пригрозил и.о. начальнику строительства Протопопову и начальнику политотдела строительства Горбачеву, что если причалы и железная дорога не будут сделаны в ближайшие дни, то никто им этого не простит и оба будут посажены. Кроме того секретарь обкома предупредил руководителей стройки, что в ближайшие дни будет принято решение о необходимости проведения работ по подготовке дополнительных причалов для приема еще 4-х кораблей. Строительство №203 в течение 1-2-х дней должно подсчитать потребность во всем необходимом для устройства причалов с учетом окончания их до 20 января 1942 года.

И.О.начальника строительства №203 главный инженер Протопопов объяснил причины задержки строительства 2-го причала тем, что не успели до наступления морозов провести рефулирование площадки.

Кроме того отметил нехватку рабочей силы: выходит на работу всего 11000 человек заключенных, 7000 человек в лагере больных, из них 2000 предстоит освободить, 1303 работает на обслуживании лагеря, около 2000 занято на эксплуатации водопровода, железной дороги, электротехники, отопления, канализации и т.д. Плотников всего 616 человек заключенных и около 100 вольнонаемных. Необходимо еще дополнительно иметь 1600 плотников и 60 сваебойщиков, которые сейчас заняты на строительстве Кузнечевского моста.

Продовольствия в лагере осталось только на 15 дней, новых фондов не получили.

И, тем не менее, заверил участников совещания, что работы по строительству причалов будут завершены к 12 декабря и порт сможет принимать одновременно 5 кораблей (2).

Кроме самих причалов предстояло создать портовое хозяйство.

2 февраля 1942 года главный инженер Архморпорта Капустин пишет Начальнику порта докладную о возможности развития портового хозяйства в Молотовске: *«Нами, согласно Вашего распоряжения, просмотрены и обсуждены совместно с представителями Строительства №203 НКВД СССР возможности развития портового хозяйства в Молотовске. «....». Из свободных участков наиболее удобным, позволяющим компактно решить развитие порта с самостоятельной территорией и использованием существующих причалов, подъездных дорог и лучшими глубинами является прибрежная полоса левого берега Никольского русла реки Северной Двины, расположенная в разрыве между причалами №1 и №2. «...» За береговой полосой мы имеем свободной от капитальных построек ровную территорию с пересекающими ее железнодорожными путями, что в свою очередь позволяет наиболее удобно расположить складское и транспортно - путевое хозяйство порта»(3).*

Представители Архангельского и Молотовского участков порта и строительства № 203 2 февраля 1942 года подписывают акт, в котором предусмотрен весь объем работ и перечень необходимых материалов для строительных работ в Молотовском порту(4).

Практически эти объемы работ, несколько уменьшенные и с указанием конкретных сроков, были закреплены в Постановлении ГКО за №-1430 от 12 марта 1942 года «О мероприятиях по расширению импортно-экспортных операций в Архангельском порту», которое обязало НКВД СССР (т. Завенягина) выполнить следующие работы в Молотовске:

к 1 мая отремонтировать существующие причалы №№ 1, 2, и 3 и построить грузовую площадку и 2 склада у этих причалов,

к 1 июня перенести нефтяной причал и оборудовать его для обработки нефтепродуктов за причал №1,

к 1 сентября построить 370 погонных метра нового причального фронта между причалами №1 и №2 и провести дноуглубительные работы на подходных каналах и у причалов с обеспечением подхода судов с осадкой 26 футов к существующим причалам,

к 1 октября закончить строительство складов, служебных зданий, подъездных путей и водопровода.

Обязать Госплан СССР предусмотреть в плане капитального строительства на 1942 год для выполнения указанных работ капиталовложения для НКВД СССР для строительства в Молотовске 5,0 миллионов рублей.

Перечень объектов подлежащих выполнению ГУЛАГом НКВД в Молотовске к 1 октября 1942 года в их натуральных показателях изложен в приложении к Постановлению. Это постройка 2 крытых складов площадью 3200 кв.м., 2 навесов площадью 3200 кв.м., грузовых

площадок площадью 10000 кв.м., строительство автогужевых дорог протяженностью 4000 погонных метров, устройство подъездных путей протяженностью 6000 погонных метров, подкрановых путей 800 п. м., водопровода 740 п.м., служебно-производственных зданий на 500 кв.м., столовой и здания управления порта. Кроме того обеспечить энергоснабжение порта, связь, благоустройство и ограждение.

В ведомости материалов, выделяемых НКВД СССР для строительства порта в Молотовске значится:

1. Лес гидротехнический и свайный 10000 м. куб.
2. Лес круглый 3500 м. куб.
3. Лес пиленный 4500 м. куб.
4. Гвозди 20 тонн
5. Толь 1000 рулонов
6. Цемент 300 тонн
7. Шпалы 9600 штук

Особого внимания в свете обсуждаемой темы заслуживает пункт 13 Постановления, который гласит: *«Воспретить без разрешения ГКО возлагать на Архангельские лагеря НКВД СССР строительство других объектов, кроме предусмотренных настоящим постановлением и планом НКВД СССР»*. Подпись - председатель ГКО И.Сталин.

Работы на портовых сооружениях строителям пришлось вести в ослабленном составе, как по количеству, так и по физическому состоянию рабочей силы (заключенных). Все работы предстояло выполнять за счет увеличения продолжительности и интенсивности труда.

И без того умеренные нормы питания заключенных в лагерях с началом войны были снижены: в октябре 1941 года до 2778 килокалорий, в декабре до 2605 килокалорий в сутки при потребности 4500 для человека, занимающегося тяжелым физическим трудом (5).

На заседании политотдела строительства № 203 и Ягринлага 20 ноября 1941 года состояние лагеря оценивается как «чрезвычайно тяжелое».

Потребность по продовольственным нормам не покрывается: по крупе - на 66,5 %, по мясу - на 71 %, по рыбе - на 51,3 %, по жирам - на 43 %, по овощам - на 100 %.

Теплое обмундирование для заключенных имеет большой процент износа, но и его не хватает: нехватка по телогрейкам составляет 66,9 %, по ватным шароварам - 59,7 %, по буркам-валенкам - 29,9 %, по полупальто - 23,2% (6).

Недостаток зимнего обмундирования был обусловлен еще и тем, что в августе 1941 года был пожар на складе вещевого довольствия и промтоваров. Сгорело большое количество зимнего лагерного обмундирования... (7).

К тому же физическое состояние заключенных не позволяло использовать их в полной мере. С сентября 1941 года происходит все нарастающий процесс физического ослабления лагерного контингента.

Так на 1 января 1942 года группа «А» (годные к тяжелому физическому труду) составляла 50,5 % к списочному составу, на 1 февраля - 48,7 %, на 1 апреля - 50,2 %, на 1 июня - 58,8 %, на 1-е августа - 61,7 % (8).

За 2 года (1941 и 1942) в лагере умерло 6 988 заключенных, смертность в 1942 году составила 36% от списочного состава (9).

Очевидец тех событий Василий Павлович Корельский, служивший на ледоколе №8, вспоминал: *«В январе 1942 года грузопоток переключили на Молотовский порт. Наши ледокол*

до весны работал там. Разгрузкой иностранных судов занимались красноармейцы и краснофлотцы. А постройку причалов вели заключенные. В тяжелых условиях приполярной зимы эти изможденные от голода и каторжного труда люди забивали мощные сваи, крепили связи свай бугелями, укладывали ряжи, монтировали настил.

В те дни я стал свидетелем страшной сцены. Двое заключенных от свай причала поползли по льду к борту английского парохода, с которого юнга или кок выбросили помой. Один из охранников вскинул винтовку и застрелил этих несчастных прямо на глазах у многих, в том числе уполномоченного наркома обороны И.Д.Папанина – он находился на причале» (10).

И, тем не менее, в сжатые сроки, в тяжелейших условиях порт был построен. Из стенограммы совещания в управлении строительства № 203 от 1 ноября 1942 года следует, что закончены работы по постройке нового причального фронта протяженностью 415 метров. Новые причалы построены для приема океанских кораблей. Глубина океанских причалов обеспечивает прием кораблей с осадкой 26 футов на малой воде, что дает возможность принимать корабли с осадками большими, чем в портах Архангельска. Причалы оборудованы 3-4 линиями железнодорожных путей, обеспечивающими как работу железнодорожных кранов, так и подачу, и уборку подвижного состава.

С окончанием строительства новых причалов порт может одновременно разгружать 7 больших кораблей.

Общий объем дноуглубительных работ по порту, включая работы по каналу, составляет 1500 тысяч кубических метров.

Кроме того порту сданы 2 крытых склада, открытая площадка для хранения грузов, мехмастерская, дорога, соединяющая порт с городом, закончены и сданы бензопровод и маслопровод с раздаточным хозяйством (портом уже приняты два танкера с маслом). В стадии окончания находится постройка здания управления порта (11).

В 2016 году большинство военно-патриотических акций посвящено 75-летию «Дервиша». Будут заслуженно отмечены подвиги отечественных и союзных моряков, тяжелый труд портовиков, таможенников и железнодорожников.

Останутся, как всегда, в тени заключенные Ягринлага, обеспечившие условия для приема кораблей и обработки грузов в Молотовском порту. Здесь хочется привести слова Л.Г. Шмигельского: «А ведь все они – участники той беспощадной войны в Арктике, которая велась на маршрутах северных конвоев, и без их ежедневного подвига военные операции на море не достигли бы нужного конечного эффекта».

Забытые нами участники беспощадной войны!

### Примечания

1. ОДСПИ ГААО. Ф. 296, опись 1, Д.963, Л. 29-30
2. Там же. Д. 940. Л.3-16.
3. Там же. Д. 1217. Л.24
4. Там же. Л. 26-28.
5. Н.В. Упадышев. ГУЛАГ на Европейском Севере России: генезис, эволюция, распад. Архангельск. Поморский университет. С.200.
6. ОДСПИ ГААО. Ф. 1451. Оп. 1.Д. 224. Л. 54-56, 59.
7. Там же. Л.32
8. ОДСПИ ГААО. Ф. 296. Оп.1. Д. 1187. Л.90.
9. Н.В. Упадышев. ГУЛАГ на Европейском Севере России: генезис, эволюция, распад. Архангельск. Поморский университет. С.282.
10. Василий Корельский. На моем веку. Архангельск. 1996. С.124-125.
11. ОДСПИ ГААО. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1187. Л. 86-89.

### Итоги

Год	Судооборот и грузооборот по данным Инженерного Управления НКВТ по Молотовску		Объем работ с импортом в Молотовском порту	
	Кол-во судов	Вес доставленного груза, в тоннах	Вес обработанного груза, в тоннах	Кол-во переставленных судов
1941	77	36.202	36.202	-
1942	119	127.366	110.000	3
1943	228	174.988	130.034	6
1944	770	505.797	361.600	30
1945	449	368.119	283.000	23
Всего	1173	1.212.470	920.836	62

В таблицу не включены сведения о наливных грузах, которые принимались только в Молотовске, через который за годы войны прошло не менее 15 танкеров с грузом порядка 150.000 тонн.