

A detailed topographic map of the Arctic region, showing the Barents Sea, Kara Sea, Laptev Sea, East Siberian Sea, and Chukchi Sea. The map includes labels for various geographical features such as the Kara Peninsula, Barents Sea, and the East Siberian Sea. The text "ХОЛОДНАЯ ВОЙНА В АРКТИКЕ" is overlaid in large, bold, white letters with a black outline. The map also shows the continental shelf, various plateaus, and the names of several islands and peninsulas.

ХОЛОДНАЯ ВОЙНА В АРКТИКЕ

Поморский научный фонд
Фонд имени Конрада Аденауэра

ХОЛОДНАЯ ВОЙНА



В АРКТИКЕ

Архангельск
2009

УДК 940.55 + 947(470.1/.2)
ББК 63.3(0)63-6я43 + 63.3(211)63-6я43
Х 73

*Издание осуществлено при поддержке Поморского научного фонда
и Фонда имени Конрада Аденауэра*

Холодная война в Арктике : [сборник статей / сост., науч. ред.
Х 73 М.Н. Супрун] ; Помор. науч. фонд, Фонд им. Конрада Аденауэра. —
Архангельск, 2009. — 380 с. : фот. — ISBN 5-7536-0340-8. — 500 экз.
Агентство СІР Архангельской ОНБ

В сборник включены материалы международной конференции по проблемам истории холодной войны в Арктике, многие из которых сохраняют свою актуальность и поныне. Большинство материалов посвящено неизвестным страницам истории второй половины XX столетия.

Книга рассчитана на широкий круг читателей.

УДК 940.55 + 947(470.1/.2)
ББК 63.3(0)63-6я43 + 63.3(211)63-6я43

ISBN 5-7536-0340-8

© Коллектив авторов, 2009
© Супрун М.Н. (составитель), 2009
© ГУП «Солги», 2009

*Светлой памяти
действительного члена Российской Академии наук
Александра Александровича Фурсенко (1927 – 2008)
посвящается...*

От составителя

Уважаемый читатель,

В этой книге собраны материалы международной научной конференции «Холодная война в Арктике», проходившей в Архангельске с 12 по 15 сентября 2008 г. В этом научном форуме приняли участие свыше 50 исследователей из России, Германии, Норвегии, Швеции, Бельгии, Франции, Великобритании, Финляндии и США. Ожидалось и выступление одного из ведущих американистов и исследователей истории холодной войны, действительного члена РАН А.А. Фурсенко. К сожалению, за два месяца до начала конференции Александра Александровича не стало. Участники были единодушны во мнении посвятить этот сборник светлой памяти выдающегося ученого. Для многих организаторов и участников форума А.А. Фурсенко был не только коллегой, но и учителем, наставником.

В ходе работы конференции были заслушаны 35 докладов по самым различным аспектам истории холодной войны на Севере. В соответствии с тематикой докладов были выделены две секции. Одна из них была посвящена проблемам истории международных отношений, другая военнополитическим и идеологическим вопросам холодной войны на Севере. Наиболее дискуссионные вопросы: «Холодная война и её влияние на взаимоотношения СССР/Россия – НАТО в Арктике» и «Холодная война и современные проблемы в Арктике» – были вынесены для обсуждения на «круглых столах». Кроме того, в рамках конференции состоялась презентация фильмов об истории холодной войны продюсеров и режиссеров Гунилы Брески (Лулео, Швеция), Сергея Апрелева (Россия) и Питера Капелотти (США).

На открытии конференции, состоявшегося в палатах Гостиных дворов, норвежская делегация из Буде представила проект Музея холодной войны («Icefrontier»), вызвавший интересную и полезную дискуссию. Знаменательно, что один из создателей проекта – доктор Питер Глэнфилд, он же известный композитор, музыкант и певец, – специально для конференции написал и впервые исполнил в Архангельске свой блюз «Холодная война»:



Р.Ю. Болдырев

Германские репарации и холодная война в Арктике, 1945–1949 гг.

Общие принципы взимания репараций и их распределения по территории СССР

Репарации – возмещение причиненного ущерба в денежной или материальной форме, выплачиваемое государством-агрессором странам, пострадавшим от войны. На Ялтинской конференции в феврале 1945 г. было решено взимать репарации в трех формах: путем демонтажа и последующего вывоза части промышленного оборудования (в течение 2 лет после капитуляции Германии), ежегодными товарными поставками и использованием германского труда. На Потсдамской конференции была установлена официальная сумма репарации для СССР (10 млрд. долларов). Получить эти средства следовало из советской зоны оккупации и германских вложений за границей, плюс 15% из западных зон в обмен на сырье и продовольствие и 10% из западных зон безвозмездно. На осуществление репарационных платежей полагалось 2 года.

Организационно-техническая подготовка к взиманию репараций с Германии в пользу СССР началась сразу после Ялтинской конференции. Уже 21 февраля 1945 г. было принято постановление Государственного комитета обороны (ГКО) о создании при фронтах постоянных комиссий по демонтажу и о порядке вывоза промышленного оборудования из Польши и Германии. В помощь комиссиям были отправлены специалисты советской промышленности, которые должны были определять ценность, количество оборудования, материалов и готовой продукции, подлежавшей вывозу. 25 февраля 1945 г. согласно постановлению ГКО (№7590сс) был создан Особый комитет по Германии при ГКО, призванный координировать деятельность по демонтажу¹. К этому процессу были привлечены соответствующие наркоматы и ведомства, заинтересованные в получении демонтированного оборудования, материалов и продукции. Они делегировали своих представителей на фронт для сбора необходимой информации.

¹ Российский государственный архив социально-политической истории (далее – РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 1. Д. 373. Л. 49.

Сбором и отправкой в СССР ценного имущества занимались два вида подразделений: это трофейные команды Красной армии, подчинявшиеся Управлению тыла Красной армии, и демонтажные команды, находившиеся в ведении Особого комитета по Германии при ГКО, имевшего своих представителей на фронтах. Деятельность этих ведомств между собой практически не координировалась, что создавало почву для анархии, взаимных обвинений и различных злоупотреблений.

При помощи этих органов до 1 августа 1946 г. было демонтировано оборудование 4166 предприятий общей остаточной стоимостью в 1,9 млрд. долларов, для перевозки которого потребовалось 556 тыс. вагонов. При этом кроме территории Германии оборудование вывозилось и из других стран Центральной Европы – Австрии, Венгрии, Чехословакии и Польши. Кроме того, было конфисковано и передано в собственность СССР подвижного состава железных дорог на сумму 350 млн. долларов¹. Вывоз оборудования из Германии позволял значительно увеличить экономический и в первую очередь военно-промышленный потенциал СССР. Мощность электрогенераторов выросла на 48%, мощность электростанций – на 71%, число металлорежущих станков – на 42%, прессов и молотов – на 26%, деревообрабатывающего оборудования – на 28%².

После подписания Потсдамских соглашений основной упор был сделан на демонтаж оборудования в Западной Германии. Осенью 1945 г. межсоюзническая оценочная комиссия проинспектировала предприятия западных зон, подлежащие демонтажу. 1 апреля 1946 г. хозяйственный директорат Контрольного совета подписал список из 415 предприятий, подлежащих демонтажу по репарационным поставкам (130 – из американской зоны, 262 – из британской, 23 – из французской). Несколько месяцев демонтированное оборудование грузилось в Бременском порту на зафрахтованные советские суда. 750 рабочих работало на демонтаже бременской судовой верфи, оборудование которой также подлежало отправке в СССР³.

Для демонтажа из западных зон предназначались в первую очередь химические, танковые, автомобильные, авиационные, судостроительные заводы, металлургические предприятия⁴. При этом СССР пришлось стол-

¹ Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 94. Д. 865. Л. 172.

² РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 94. Д. 614. Л. 422–420.

³ Kleßmann Ch. Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945–1955. Bonn, 1991. S. 102–103.

⁴ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 7317. Оп. 2. Д. 4. Л. 247.

кнуться с трудностями: самое ценное оборудование было продано или вывезено по указанию союзников, многие заводы вовсе не имели оборудования, оккупационные власти препятствовали доступу советских сотрудников на заводы¹.

Первоначально советское руководство весьма нервно реагировало на эти сообщения, обвиняя западных союзников в срыве Потсдамских соглашений. В директивах Политбюро ЦК ВКП(б) для советской делегации на Парижской конференции Совета министров иностранных дел (СМИД) по Германии 1946 г. говорилось, что репарации являются главным экономическим требованием СССР к Германии, что необходимо добиться отправки в счет репараций не только промышленного оборудования, но и товаров из текущего производства, а пребывание советских войск на территории Германии расценивалось как гарантия уплаты репараций².

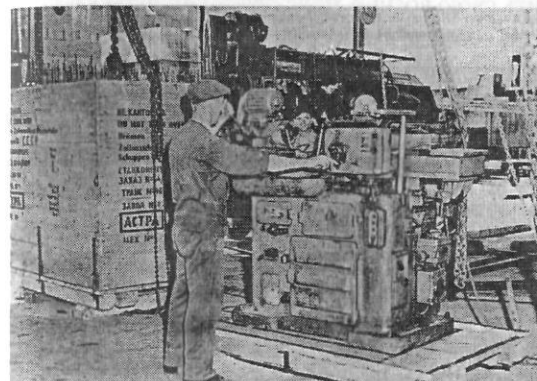
В 1947 г. в связи с начавшимся расколом Германии вопрос о репарациях в межсоюзнических отношениях отошел на второй план. Членам советской делегации на Лондонской конференции СМИД составленными в Кремле инструкциями предписывалось: «Вопрос о репарациях не выпячивать и развить советскую позицию о репарациях при обсуждении экономических проблем, а также в связи со срывом репараций в западных зонах Германии»³.

С 1948 г., в связи с началом открытого противостояния между союзниками, вывоз репарационных грузов из западных зон вовсе прекратился. На заседании Политбюро 8 сентября 1949 г. было принято решение отклонить требования западных оккупационных властей о возобновлении встречных репарационных поставок из советской оккупационной зоны на Запад и обратно, сославшись на прекращение поставок репарационного оборудования из Западной Германии в СССР. При этом советским представителям в межсоюзных органах управления Германией запрещалось впредь настаивать на возобновлении таких поставок⁴. Отныне вся тяжесть уплаты репараций Советскому Союзу ложилась на население Восточной Германии.

Германские репарации на Севере (на примере г. Северодвинска)

Одной из важнейших отраслей советской промышленности, получавшей репарации из Германии, стало военное судостроение. Стартовые позиции СССР в области военного судостроения после войны были весьма невысокими: верфь в Николаеве была почти полностью разрушена в ходе

боевых действий, в Ленинграде – переведена на выпуск другой продукции, в Молотовске (нынешнем Северодвинске) – не достроена. При этом наибольшую тревогу руководства страны вызывало состояние именно северного судостроения.



Отправка станков по репарациям

В 30-е годы Северный флот был самым молодым и самым малочисленным, это направление считалось вспомогательным: на корабли и подразделения флота возлагались задачи только береговой обороны. Начавшаяся Вторая мировая война опровергла расчеты советских стратегов – северный театр военных действий стал самым важным. Именно через Баренцево и Белое моря пролегал самый короткий путь американских и британских караванов с грузами по ленд-лизу, Северный флот оказался единственным флотом, способным свободно проводить операции на океанских коммуникациях, в то время как гораздо более многочисленные Балтийский и Черноморский флоты оказались практически запертыми на своих базах в Кронштадте и Потти. Чтобы исправить сложившуюся ситуацию, через Северный морской путь, по Беломоро-Балтийскому каналу и по железной дороге в Архангельск и Мурманск спешно перебрасываются корабли и подводные лодки с других флотов, была организована закупка недостающих кораблей в США. В счет раздела итальянского флота на Север СССР прибывают британский линкор «Ройал Соверин» («Архангельск»), легкий крейсер «Милуоки» («Мурманск»), а также целый ряд более мелких кораблей. Все это позволило заметно усилить Северный флот и добиться превосходства на море.

При этом мощности судостроительной и судоремонтной промышленности на Севере были весьма незначительны: в период Второй мировой войны ремонт судов и кораблей охранения, пострадавших от действий немецкой

¹ ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 2. Д. 5. Л. 96-98.

² РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 38. Л. 116-117.

³ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 39. Л. 4.

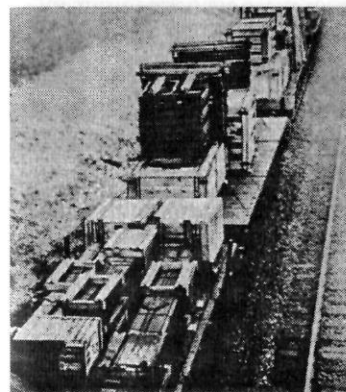
⁴ РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 41. Л. 3.

авиации и подводных лодок, растягивался порой на многие месяцы. Кроме того, в случае начала третьей мировой войны удар англо-американской эскадры по Мурманску и Архангельску был вполне вероятен. Чувствуя уязвимость своих позиций и коммуникаций в Арктике, руководство СССР планировало не только нарастить свою военно-морскую группировку в этом регионе, но заметно увеличить мощности судостроения в Молотовске.

Именно поэтому Особым комитетом по Германии при Совете министров СССР в 1946 г. было принято решение сделать завод № 402 в г. Молотовске (ныне ПО «Севмашпредприятие» г. Северодвинска) главным центром репараций для судостроительной промышленности. Сюда направлялось, в частности, оборудование, демонтируемое на верфях г. Вильгельмсхафена – главной базы Кригсмарине. Ведущие специалисты завода командировались в английскую зону оккупации для осмотра и выбора оборудования. Их подбором и первичной проверкой занимался главный инженер завода с 3-им Главным управлением Министерства судостроительной промышленности, отвечавшим за безопасность¹. Окончательный список советской делегации, одобренный горкомом партии и местными органами МВД/МГБ, отправлялся директором завода на утверждение в Министерство судостроительной промышленности СССР. При этом в Германию направлялись самые лучшие кадры, иногда даже вопреки мнению «компетентных органов» – руководство завода в таком случае отвечало, что, несмотря на наличие компрометирующих данных, данное лицо является единственным специалистом в данной области и заменить его просто некем². Кроме подготовки, оформления и отправки репарационных грузов командированные советские специалисты фактически вели техническую разведку, информируя свое руководство об имевшихся в Германии промышленных мощностях и редких видах оборудования. Эти данные использовались затем при составлении дальнейших репарационных планов³.

Демонтированные в Вильгельмсхафене краны и прочее оборудование поступали сначала по железной дороге в Молотовск (вагоны, на которых его доставляли, тоже зачислялись в счет репараций), откуда по министерской разрядке распределялись по заводам СССР. Информация об «особых поставках» при этом на заводе №402 сохранялась и использовалась в нужный момент. Так, в своих письмах в министерство судостроения директор завода неоднократно просил вернуть обратно в Молотовск то или

иное оборудование, уже направленное на другое предприятие Советского Союза, мотивируя это тем, что оно необходимо для усиления производственных мощностей собственного завода¹.



Вывоз репарационных грузов в СССР

К сожалению, значительная часть полученного в Молотовске оборудования не сразу нашла применение. В то же время специальное постановление Совета народных комиссаров СССР требовало немедленно по прибытии репарационного груза обеспечить его приемку, оценку и учет.

Приемка и оценка оборудования производилась комиссией в составе руководителя предприятия, специалиста-эксперта, главного бухгалтера, представителя местного финансового органа или соответствующего банка долгосрочных вложений не позднее чем в месячный срок со дня прибытия имущества, о чем комиссия составляла акт с подробной характеристикой имущества, его веса (или количества), фабричных марок, качества и других необходимых данных. Оценка производилась в соответствии с действующими в СССР ценами со скидкой на износ².

Для учета и хранения репарационных грузов на заводе пришлось организовать специальный цех №35 по приему, учету и складированию репарационного оборудования. В его штатном расписании значился 21 работник, в том числе 8 специалистов, которых пришлось отвлечь от других работ. Оборудование было свалено где попало, зачастую под открытым небом, в том числе и на строительных площадках новых цехов³. Его использование затруднялось большим разнообразием по типам и моделям, а также отсутствием необходимых документов⁴. Особенно это касалось подъемных кранов, на которые не имелось сведений о допустимом температурном режиме работы. В результате кран, рассчитанный на нагрузку в 50 тонн, использовался лишь для подъема вдвое меньших грузов.

¹ АМСМП. Д. 931. Л. 195-196.

² РГАЭ. Ф. 4372. Оп. 94. Д. 168. Л. 329-331.

³ АМСМП. Д. 920. Л. 12.

⁴ АМСМП. Д. 926. Л. 55.

¹ Архива музея Производственного объединения «Севмашпредприятие» г. Северодвинска Архангельской области (далее – АМСМП). Д. 914. Л. 35; д. 920. Л. 182, 185.

² АМСМП. Д. 913. Л. 6.

³ АМСМП. Д. 925. Л. 118.

Поступала на завод №402 и немецкая научно-техническая документация. В апреле 1948 г. из Центрального конструкторского бюро стандартизации №4 (ЦКБС-4) поступили чертежи бывшего Кригсмарине, которые могли быть в дальнейшем использованы в советском судостроении и как информационно-справочный материал при проектировании¹. В то же время преувеличивать значимость этого факта не стоит, т.к. в технической документации, собранной и оставленной хаотично и неполно, следовало еще разобраться. Отдельные, особо интересовавшие СССР проекты, либо находились на стадии разработки, когда техническая документация отсутствовала, либо в процессе проектирования, когда имелась принципиальная схема и (или) общее техническое описание.

Тем не менее, можно констатировать, что ремонтное оборудование сыграло важную роль в развитии завода. В отчете о работе отдела Главного механика завода №402 от 20 января 1950 г. указывается, что «укомплектование вновь организованных участков оборудованием шло за счет оборудования ремонтных поставок», в одном только ремонтно-механическом цехе действовало 47 немецких станков 19 марок².

Поскольку складированное ремонтное оборудование мешало дальнейшему росту завода, исполняющий обязанности директора 7 сентября 1949 г. направил письмо на имя заместителя министра судостроительной промышленности СССР Н.И. Панченко, в котором описал сложившуюся на заводе ситуацию: «По состоянию на 1 сентября 1949 г. на складах и открытых площадках завода находится масса оборудования, поступившего в 1947 и 1948 гг. по заказу № 50/64997 из Вильгельмсхафена, среди его имеется значительное количество уникального, кузнечно-прессового, подъемно-транспортного и энергетического оборудования, которое Министерством до сих пор не занаряжено предприятиям [далее идет перечисление оборудования общим весом в 3 тыс. тонн на сумму 2,1 млн. руб. – Р.Б.]... В связи с тем, что завод не имеет крытых складов для хранения указанного оборудования, а хранение их на открытых площадках в условиях сурового климата Севера связано с неизбежной порчей последнего от действия атмосферных осадков, резкого изменения температур и влажности наружного воздуха... В целях обеспечения сохранности от порчи, быстрейшего ввода в эксплуатацию, а также окончания операций по переработке оборудования заказа № 50/64997 в текущем году, прошу Вашего распоряжения о немедленной разнарядке последнего предприятиям Министерства или пе-

¹ АМСМП. Д. 918. Л. 114.

² АМСМП. Д. 934. Л. 96, 98, 108, 112.

редаче его Госснабу СССР»¹. Видимо, просьба была услышана, поскольку в документах следующего 1950 г. упоминаний о ремонтном оборудовании не имеется. Складировавшееся оборудование было либо вывезено, либо «занаряжено» самому заводу.

Поставленное в 1945–1949 гг. на северодвинские заводы немецкое оборудование использовалось вплоть до конца 1970-х гг., а бывшее немецкое судно и до сих пор обеспечивает выход в море на испытания новейших российских атомных подводных лодок.

¹ АМСМП. Д. 928. Л. 54-59.