

Copyright © 2021 by Cherkas Global University



Published in the USA  
International Naval Journal  
Has been issued since 2013.  
E-ISSN: 2413-7596  
2021. 9(1): 30-33

DOI: 10.13187/inj.2021.1.30  
<https://inj.cherkasgu.press>



## River Reparations of the USSR

Vladislav V. Zhdanov <sup>a</sup>

<sup>a</sup> Departmental Security of the Ministry of Energy of Russia, Russian Federation

### Abstract

Naval ships and merchant marine vessels transferred to the USSR on account of reparations after the end of World War II are well described in the literature. Even special reference books were published. But as for river reparations, the information in the literature about them is extremely eclectic. It does not create a holistic picture, and often the type or year of construction is not reported about the ships, being limited only by the very fact that this is a reparation. Meanwhile, if we evaluate the contribution of river reparations to the restoration of the post-war economy of the USSR, then it should be recognized that it far exceeded the role of sea reparations. The article provides statistical data on the importance of river vessels received by the USSR in the post-war economy of the country. In addition, a large number of ships received at the time of the end of the war embodied the latest achievements of German shipbuilding. As a result, some of the types, after a comprehensive study, became prototypes for the creation of Soviet post-war river vessels.

**Keywords:** river transport, reparations, USSR, Great Patriotic War, post-war reconstruction, national economy.

### 1. Введение

О морских судах, переданных СССР в счёт репараций, после окончания Второй мировой войны, худо-бедно было известно и раньше. Но что известно о речных судах-репарантах? Практически ничего, кроме небольших и отрывочных данных, встречающихся в воспоминаниях речников, публикуемых в книгах и газетах, где репарационные суда упоминались, лишь как «немец», «немка», «трофейный», «репарационный», из «особых поставок», и т.д. А ведь речные суда, полученные СССР в счёт репараций, сыграли не меньшую роль, чем морские, если не большую! Но почему широкой общественности ни тогда, ни сегодня, ничего об этом неизвестно? Сегодня мы попробуем приоткрыть завесу этой тайны.

### 2. Обсуждение и результаты Репарации СССР

Когда Красная Армия в 1944-45 гг. стремительно приближалась к границам Германии, уже началась проработка вопроса речных репараций с Германии и её стран-союзниц: Финляндии, Румынии, Венгрии. Сразу после капитуляции Германии, представители НКРФ СССР в тесном сотрудничестве со СВАГ (Советская Военная администрация в Германии), приступили к практической реализации плана по передаче СССР судов речного флота Германии, для замещения безвозвратных потерь советского речного флота (1092 самоходных судна общей мощностью 140,4 тыс. л. с., 2608 грузовых несамоходных судов общей грузоподъемностью 1106 тыс. т, 62 земснаряда и 692 других судна) (Чеботарев,

1981). Все суда в советской зоне оккупации сначала были внесены в списки, в которых указывались имя и тип судна, размеры, мощность силовой установки. Немецкие имена судов писались на русском языке, и зачастую в довольно вольной транскрипции. Многие сотни судов в списках оказывались без имён, т.к. были обнаружены без судовых документов и без немецких экипажей. Затем Управление Водных Путей Сообщения ЦУПВОСО (Центральное Управление Военных сообщений) Красной Армии и НКРФ, составили список немецких судов, намеченных к отправке в СССР (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 401). Далее СВАГ выписывало каждому судну из этого списка «Свидетельство на право плавания по внутренним водным путям Советской оккупационной зоны», которое имело свой индивидуальный номер. В Свидетельстве, кроме номера, указывались: место выдачи (город в Германии), срок действия, дата выдачи, название и номер судна, тип судна, грузоподъёмность, мощность, размеры, место постройки. Подписывал Свидетельство личной подписью Уполномоченный Транспортного отдела СВАГ. После этого судно переходило под контроль НКРФ, представители которого организовывали перегон судов по Балтийскому морю в морские порты СССР.

В соответствии с планами репарационных поставок, в списки передачи судов в 1 и 2 очередь, датированных 1945 г., было внесено 4414 судов.

Самоходные суда:

- буксирные пароходы – 447 шт.;
- буксирные теплоходы – 103;
- буксирные газоходы – 5;
- пассажирские пароходы – 31;
- пассажирские теплоходы – 4;
- моторные катера – 295;
- грузовые суда – 285;
- танкеры – 11;
- прочий самоходный флот – 93.

Всего самоходного флота 1274 шт.

Несамоходные суда:

- баржи металлические – 1490 шт.;
- баржи композитные – 924;
- баржи деревянные – 163;
- баржи нефтеналивные – 13;
- баржи затопленные – 261.

Всего несамоходного флота 2851 шт.

Прочий флот (плавучие краны, плавучие доки, грейферы, земснаряды, шаланды, брандвахты, плавучие насосные и бункерные станции, и т.д.) – 289 шт (РГАЭ. Ф. 9469. Оп. 12. Д. 401).

22 июня 1946 г. правительство СССР создало в Восточной Германии Советское Акционерное Пароходное Общество на реке Одер (SOAG) для перевозки угля, покупаемого Советским Союзом у Польши (ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 15. Д. 11). Небольшую часть судов передали в это пароходство из числа тех, которые наметили для перегона в СССР. Эта недостача была легко компенсирована изъятием других судов с рек на Востоке Германии. В репарационные списки практически не вошли трофейные суда, взятые Красной Армией в Польше и Германии. Эти трофеи сразу передавались Днепровской Военной Флотилии и Балтийскому флоту. В 1947–1948 гг. некоторую часть этих трофеев передали Министерству речного флота, и далее их распределили по пароходствам. Также в число судов Особых поставок не вошли суда, которые были подняты на востоке Германии и на территории СССР, и позже, переданные Минречфлот. Учитывая всё вышеперечисленное, СССР получил более 5000 немецких судов. Суда, намеченные к выводу в СССР, а также часть судов, находящихся в плохом техническом состоянии, проходили ремонт и конвертовку на судоремонтных и судостроительных предприятиях Восточной Германии.

Процесс передачи судов происходил следующим образом. Сначала по рекам Германии, суда перегонялись в Штеттин, из которого уже по морю, караваны судов уходили в советские порты на Балтике: Калининград, Ригу, Виндаву, Таллин, Либаву, Клайпеду. А уже из этих портов большая часть перегонялась в Ленинград. Для работы по перегону судов в Ленинград

из портов Прибалтики, было создано Калининградское агентство. А в Москве создали Оперативную группу при Министерстве Речного Флота, в задачи которой входило: разработка директивных указаний по вопросам обеспечения перевода флота, обеспечение связи с ведомствами, реализация нарядов на инвентарь и материалы, смет на перевод флота, контроль деятельности Калининградского Агентства в части выполнения задания по перегону флота и выполнения директив Минречфлота, указания по оперативной работе, исходя из общего положения по перегону флота (ГАРФ. Ф. 7317. Оп. 14. Д. 41).

Особо стоит отметить Советское Дунайское Государственное пароходство, созданное в 1944 г. Практически на 100 % судовой состав пароходства состоял из трофейных и репарационных судов, ранее принадлежавших Германии, Венгрии, Румынии, Словакии и Италии.

Непосредственно перегон репарационного флота проходил так: грузовой морской пароход либо буксирный пароход, тянул по три-четыре судна, нередко загруженных репарационными материалами (уголь, кокс, цемент, пиломатериалы, бумага, фанера, стекло, кабель, кирпич полнотелый, пустотелый и шамотный, смолы, линолеум, резина, карбид, пробка, целлюлоза, шпигат, рельсы, металлические трубы, цветные металлы, абразивное зерно, тепловозы и вагоны, дизельное топливо, смазочные масла, овощи, крахмал, лошади, скот, станки, разное оборудование демонтированных немецких заводов и фабрик). Небольшие суда (катера, мотолодки, моторные яхты) грузили прямо на пароходы или в баржи. Иногда самоходные репарационные суда (буксиры или грузовые теплоходы) шли своим ходом, буксируя несамоходные суда. В буксировке немецких речных судов по Балтике принимали участие и тральщики КБФ. Прибывшие суда в Ленинград, далее распределялись по пароходствам, Бассейновым Управлениям пути, Управлениям по освоению малых рек, и другим организациям. Представители пароходств, в соответствии с разрядкой, принимали суда и перегоняли их в свои пароходства.

Немецкие суда находились в разном техническом состоянии. Суда в хорошем состоянии немедленно включались в рабочее ядро пароходства, получали новые имена, приписку и начинали работу. Но многие суда требовали капитального или капитально-восстановительного ремонта. Кроме того, на некоторых судах отсутствовали части моторов, машин и механизмов. В исключительных случаях некоторые суда признавались негодными для ремонта и списывались. Стоит отметить и то, что некоторые пароходства не только возместили свои потери времён Великой Отечественной Войны, но даже усилились количественно и качественно по сравнению с довоенным периодом.

Жизнь судов-репарантов в пароходствах складывалась по-разному. Часть судов, которым исполнилось к концу 1950-х гг. по 50 и более лет, и дальнейший ремонт которых признавался нецелесообразным, списывались. Многие самоходные суда во время капитальных ремонтов, получали взамен немецких моторов или паровых машин, новые дизеля сходной мощности производства СССР, ГДР или ЧССР. После списания в конце 1960-х гг., корпуса некоторых самоходных судов переоборудовались в брандвахты, насосные и бункерные станции, стоечные наливные суда, либо безвозмездно передавались разным организациям. Единицы дожили до наших дней и по-прежнему находятся в работе.

### **3. Заключение**

Репарационные суда внесли большой вклад в послевоенное восстановление народного хозяйства. Кроме того, немецкие суда свежей постройки (1930-40 гг.) были изучены представителями нашего судостроения, и стали образцами при создании новых советских речных судов.

### **Литература**

ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации.

РГАЭ – Российский государственный архив экономики.

Чеботарев, 1981 – Чеботарев М.Н., Абоймов А.Н., Амузин М.Д., Нейгольдберг В.Я., Саратов В.Ф., Ягодинский Е.А. Советский речной транспорт в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.

### References

**Chebotarev, 1981** – *Chebotarev, M.N. et al.* (1981). *Sovetsky rechnoi transport v Velikoi Otechestvennoi voine* [Soviet river transport in the Great Patriotic War]. Moscow: Military Publishing. [in Russian]

**GARF** – Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii [State archives of the Russian Federation].

**RGAE** – Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki [Russian State Archives of Economics].

### Речные репарации СССР

Владислав Валерьевич Жданов <sup>a</sup>

<sup>a</sup> ФГУП Ведомственная охрана Минэнерго России, Российская Федерация

**Аннотация.** Корабли ВМФ и морские суда торгового флота, переданные СССР в счёт репараций после окончания Второй мировой войны, достаточно хорошо описаны в литературе. Были изданы даже специальные справочники. Но что касается речных судов-репарантов, то информация в литературе о них крайне эклектичная. Она не создает целостной картины, а нередко о судах не сообщается ни типа, ни года постройки, ограничиваясь лишь самим фактом, что это репарант. Между тем, если оценивать вклад речных репараций в восстановление послевоенного хозяйства СССР, то следует признать, что он намного превысил роль морских репараций. В статье приводятся статистические данные о значении полученных СССР речных судов в послевоенном хозяйстве страны. Кроме того, большое количество полученных судов на момент окончания войны воплощали в себе новейшие достижения германского судостроения. В результате, часть типов после всестороннего изучения, стали прототипами при создании советских послевоенных речных судов.

**Ключевые слова:** речной транспорт, репарации, СССР, Великая Отечественная война, послевоенное восстановление, народное хозяйство.