

МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ЧФ

На основании приказа НКВМФ № 0172-39 г. отдел Военных Сообщений штаба Черноморского флота выполнял следующие функции:

1. Организация, планирование и руководство водными перевозками войск КА и ВМФ.
2. Организация и планирование железнодорожных и речных перевозок.
3. Проведение мероприятий по подготовке и приему в состав ВМФ гражданских судов, портов, пристаней и других средств водного транспорта.
4. Разработка мероприятий по обеспечению ВМФ железнодорожными, грунтовыми, подъездными путями, железнодорожным подвижным составом и установление порядка его эксплоатации.
5. Установление экономико-правовых условий пользования морским, железнодорожным, речным, автомобильным и воздушным транспортом, частями и учреждениями ВМФ.

В 1942 г. приказом НКВМФ № 0440 изданным на основании опыта первого года войны, на органы военных Сообщений возложили контроль за правильным и рациональным использованием отрядов транспорта и плавсредств ВМФ и проведением мероприятий по военизации морского транспорта.

Таким образом, по характеру работ, Отделу Военных Сообщений приходилось сталкиваться с отделами штаба флота, общесфлотскими отделами, органами Военных Сообщений КА, Военных округов, фронтов и армий, расположенных и действующих на побережье Черного и Азовского морей, а также с учреждениями, в ведении которых находились средства морского и речного транспорта.

Из Отделов штаба флота, с которыми чаще всего и больше

Исторический отдел ГМШ
Вх. № 078
18 • 01 1945 г.

Секретно
РАССЕЙРЕНЧЕНО

ВОСПОМИНАНИЯ
БЫВШЕГО НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ВСЕННЫХ СОВЕЩЕНИЙ ШТАБА
ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА
о морских перевозках на ЧФ за период 1941-1943 г.г.

на 17 листах



всего приходилось соприкасаться с отделу Военных Сообщений были: 1) оперативный отдел, от которого шли указания по вопросам подготовки средств морского транспорта /порты, суда/ к использованию их в составе Черноморского флота, а так же по вопросам развития железнодорожных и шоссейно-грунтовых дорог обеспечивающих боевую деятельность ж.д. батарей и батарей стационарных. 2) Организационно-мобилизационный отдел, с которым согласовались вопросы отмобилизования средств транспорта /суда, порты/, их количество, назначение, сроки готовности, место отмобилизования и укомплектование л/с. С отделом боевой подготовки связь ~~была~~^{бы} в работе была незначительная потому что средства транспорта /морского, речного и железнодорожного привлекались к учениям в самых незначительных размерах. В чем, между прочим, была большая ошибка и опыт войны показал, что морской транспорт для ВМФ имеет не меньшее значение чем для КА транспорт железнодорожный.

С общефлотскими отделами, отделу Военных Сообщений приходилось соприкасаться постольку поскольку их /отделы/ необходимо было обеспечивать тоннажем или подвижным ж.д.составом для перевозки грузов необходимых для этих отделов.

С управлением тыла флота соприкосновение было исключительно только в части планирования перевозок как по железным дорогам, так и морскими путями, для подвоза нужного для ВМФ различных видов снабжения. Для обеспечения своевременного заданий командования ЧФ в части готовности к отмобилизации средств морского транспорта и выполнения перевозок отдел Военных Сообщений имел в своем подчинении линейные органы Управления Военно-транспортной службы при Черноморском и Азовском пароходствах и Военно-морских комендантствах портов,

которые контролировали и наблюдали за подготовкой средств транспорта к войне и выполнением в заданные ^{сроки} /воинских перевозок ~~всех~~ органами морского транспорта.

Схема организации и взаимоотношений отдела Военных Сообщений с различными отделами штаба флота, общесфлотскими отделами ЧФ, а также органами Военных Сообщений КА и органами транспорта приводится на схеме № 1. Количество военно-морских комендатур дано к началу войны. Во время войны их количество менялось в зависимости от наличия портов и размеров перевозки воинских грузов на театре. /Схема/.

Следует указать, что поскольку флот /части, корабли/ по своему характеру непосредственно не зависят от органов сообщения как части КА поэтому органы Военных Сообщений не были так заметны как другие отделы и другие службы флота, которые постоянно, ежедневно являются совершенно необходимыми в жизни и деятельными флота. Вопросы перевозки войск, воинских грузов, эвакуационные перевозки не интересовали флот, а поэтому, естественно, использованием средств морского и железнодорожного транспорта/с точки зрения путей подвоза, коммуникаций/ не интересовались и вопросы коммуникаций, так как они должны были выглядеть в войну - не отрабатывались.

С началом войны, отдел Военных Сообщений имел своей основной задачей проведение оборудования и отмобилизования торговых судов, средств портов и организацию передачи всего отмобилизованного в состав Черноморского флота, не мог установить размеров перевозок, которые возрастили в связи с неблагоприятной обстановкой на фронтах.

Несмотря на то, что отдел Военных Сообщений не принимал участия напрямую в оперативной работе Штаба флота,

по количеству требующегося тоннажа ему было видно, что воинские перевозки и паревозки эвакуационных грузов примут большие размеры.

Неоднократно, в своих устных докладах МШЧФ я высказывал свои соображения по вопросам необходимого улучшения и упорядочения организации перевозок.

Несмотря на присутствие на Черноморском флоте Зам. Наркома Морфлота т. Самборского специально присланного для оперативного решения вопросов использования тоннажа для задач обороны и выполнения народно-хозяйственных перевозок, не только не согласовывался, но все больше и больше расщатывался и усугублялся.

Единых согласованных действий в части использования морского флота не было потому, что Зам. Наркома Самборский считал, что основная задача флота перевозки народно-хозяйст. грузов, не понимая, что возможность перевозки грузов во многом зависит от оперативной обстановки и возможности обеспечения переходов судов боевыми средствами ЧФ. С другой стороны в Штабе флота не было твердо установленных взглядов по вопросу обеспечения и правильного использования судов занятых как перевозкой народно-хозяйственных грузов, так и грузов военных.

Как было указано выше, поскольку вопросами обеспечения судоходства не занимались то, естественно к началу войны никаких отработанных документов регламентирующих и обеспечивающих судоходство в штабе ЧФ не оказалось.

Не было так же твердо установлено, что должен был делать оперативный отдел МШЧФ в части обеспечения судоходства /коммуникации/, и, что должен был делать отдел Военных Сообщений в части организации использования судов Морфлота.

Совершенно очевидно, что поскольку в органе руководства ЧФ не было заранее отработанных документов по режиму плавания в военное время, взаимоотношению транспортных судов с кораблями конвоя, не установлено взаимоотношение органов транспорта с органами флота, отсутствовали необходимые указания пароходствам на случай войны, и, наконец, не было ни одного практического случая взаимодействия коммерческого флота с флотом военным - естественно стали иметь место случаи гибели торговых судов на своих минных заграждениях. Например, "Кола".

20.07.41 у м. Панагия, "Десна" 21.07.41 в районе Феодосии, "Ленин" у мели Сарыч.

Вместо того, чтобы твердо и определенно решить вопрос об обеспечении коммуникации, организуя четкое взаимодействие всех заинтересованных служб и частей в этом вопросе, началось спешное составление различных инструкций, наставлений и т.п. документов, которые будучи составлены наспех, конечно, не дали нужных результатов. Трудности в деле обеспечения коммуникации усложнялись. Задержки в портах погрузки и выгрузки по-прежнему срывали своевременные выходы судов и тем самым нарушили общую систему обеспечения торговых судов на переходе. Наконец, после гибели парохода "Ленин", Комфлот Октябрьский созвал совещание, на котором поставил вопрос об ответственности определенных лиц, организующих и отвечающих за безопасность плавания торговых судов, на которых в то время перевозились главным образом, грузы подлежащие эвакуации из Одессы, Николаева, Херсона в порты Азовского моря и порты Кавказского побережья.

На указанном совещании присутствовали: Командующий ЧФ Октябрьский, чл. ВСЧФ Кулаков, НШЧФ Елисеев, Нач.ОП отделом

ШЧФ Жуковский, командир-оператор Мастров и нач.отдела ВОСО ШЧФ.

Идея создания специального отдела отвечающего за безопасность плавания судов торгового флота принадлежала Октябрьскому. Не помню, как был назван отдел самим Октябрьским, но помню, что с ~~называнием~~ отдела предложенным Октябрьским присутствующие не согласились.

После обсуждения различных предложений было решено создать специальный отдел, назвав его "отдел обеспечения коммуникации", который должен был состоять из начальника отдела, представителей оперативного отдела Штаба флота, отдела Военных Сообщений, Гидрографического отдела и командира по материальному обеспечению.

Начальником отдела ВС ЧФ был назначен капитан 2 ранга Васильев А.Г., которым было написано специальное положение определяющее задачи и функции отдела. Указанное положение было утверждено, кажется НШЧФ. Содержания этого положения я не помню. Насколько мне помнится, в положении об отделе обеспечения коммуникации составленным капитаном 2 ранга Васильевым нет указаний на то, что военно-морские коменданты портов подчиняются отделу обеспечения коммуникации. Возможно, что существуют схемы и положения согласно которых В-М коменданты подчиняются отд.об.ком., но на флоте я их не видел и мне о них ничего не известно.

Попытки "руководить" В-М комендантом портов со стороны отд.об.ком. были, но они успеха не имели потому, что ВМ коменданты прекрасно понимали, что отд.об.ком. к ним никакого отношения не имеет за исключением только вопросов связанных с обеспечением коммуникаций.

Будучи создан из офицеров разных отделов и не имея определенных и точных целей в своей работе, отдел обеспечения коммуникации естественно стал подменять работу других отделов, отдела Военных Сообщений ШЧФ и Гидрографического отдела, а также занимался совершенно не свойственными функциями как обеспечение погрузки и выгрузки запланированных для перевозки судов и обеспечения грузовых операций погрузочно-разгрузочным инвентарем и рабочей силой.

Устанавливая и определяя сроки прихода и выхода судов из различных портов, а также занимаясь не свойственным ему /отделу/ функциями грузовых работ и учетом грузов как прибывающих, так и подлежащих отправке отдел обеспеч. коммуникаций постепенно, но верно уходил от курса, который был проложен Военным Советом ЧФ на его заседании, т.е. вместо того, чтобы заниматься только вопросами обеспечения коммуникаций, этот отдел стал заниматься вопросами организации воинских перевозок и использованием средств транспорта.

Такое положение я могу об'яснить только тем, что Нач.ШЧФ хотел иметь у себя под руками аппарат, который бы без особых проволочек мог дать ему необходимые сведения как по вопросам обеспечения перехода судов, морем, так и грузах подлежащих отправке.

Поскольку время прихода и выхода судов зависило от отдела обеспечения коммуникаций, отправители и получатели различных грузов неравозимых морем шли на отдел ВОСС, а в отдел обеспечения коммуникаций и договаривались о сроках перевозок грузов, а отделу ВОСС приходилось узнавать об этом со значительным опозданием. Характерно, что когда дело с перевозками было нормально отдел обеспечения коммуникаций считал, что ему

никто не мешает и он занимается именно тем, чем ему казалось необходимым. Стоило только появится трудности как сразу же на "линию огня" вызывался отдел ВОСС и начиналось распутывание ошибок, совершенных и самим же отделом обеспечения коммуникаций.

Несмотря на неоднократные разговоры с НШЧФ к-а Елисеевым исправить положение не удалось, наоборот НШЧФ с каждым днем существующее ненормальное положение усугублял. По причинам мне не понятным дело дошло до того, что заявки на использование тоннажа и вагонов, поступающим на имя НШЧФ передавались не отдалу ВОСС ШЧФ по принадлежности, а отделу обеспечения коммуникаций. Как не странно, но такая практика продолжала оставаться почти до самого ухода к-а Елисеева с поста НШЧФ.

/ Случай попыток планирования воинских перевозок отд. об. ком. был потому, что заявки на перевозку воинских грузов НШЧФ ~~огенб~~ часто передавались не отдалу ВОСС, а отделу об. ком. так как спланированную воинскую перевозку необходимо передавать транспортным предприятиям для выполнения, то она обычно попадала в отдел ВОСС, который после ее переделки и выполнял установленный порядком в ~~соответствии~~ с приказом НКВМФ.

Так: 1) 23 сентября 41 г. начальник тыла ЧФ на имя начальника ШЧФ прислал заявку № 0021277, в которой он просит запланировать необходимое количество тоннажа и вагонов для перевозки воинских грузов, из ГБ Севастополь в порты Кавказского побережья. Получив эту заявку НШЧФ передает ее не отдалу ВОСС ШЧФ по принадлежности, а отделу обеспечения коммуникаций, и от отдела обеспеч. коммуникаций эта заявка попадает в Стдел ВОСС.

2) Телеграмма Нач.Тыла ЧФ № 2820 от 21.11.42 адресованная МШЧФ в копии Нач.ВОСО ЧФ по вопросу перевозки грузов тыла ЧФ на декабрь м-ц имеет разолюцию МШЧФ "Нестрову к исполнению".

3) На директиве Нач.ШТ Закфронта № 13091 от 21.11.42 по вопросу перевозки 92 СД из Батуми в Туапсе разолюция МШЧФ: "Нестрову - обеспечить перевозку в рекордный срок".

Если просмотреть заявки на перевозку воинских грузов поступающих в отдел ВОСО в период 1941,42,43 г.г., можно убедиться, что МШЧФ эти заявки очень часто адресовал на Нач. ВОСО ЧФ, как это положено, а нач.отдела обеспеч.коммуникаций. Такое положение создавало большую путаницу как между отделами ВОСО и обесп.коммуник. так и органами транспорта, средств которых могут привлекаться для воинских перевозок только организациями ВОСО ШЧФ.

Эти трения приводили к ненормальным взаимоотношениям между ШЧФ и транспортными предприятиями, которые зная, что истра бовать тоннаж может только нач.ВОСО, не могли, конечно, признавать совершенно не законных требований на представление тоннажа, который им предъявлял отдел обесп.коммуникаций. Это вызывало различные нарекания со стороны транспортных предприятий и жалобы на ШЧФ Наркому Морфлота и Зам.Председ. наркома СССР Микояну. Ненормальность взаимоотношений между отделом ВОСО и отделом обесп.коммуник. особенно проявилось в период питания Севастопольского оборонительного района. Обстановка на театре осложнилась настолько, что для проводки одного транспорта нужно было организовывать операцию. Несмотря на принимаемые меры количество судов, которое можно было использовать для перевозок быстро сокращалось. Насколько мне

помнится из 95 судов принадлежащих Черноморскому и Азовскому пароходстваам до войны, к марта 1942 г. оставалось всего 18 судов.

Командующий ЧФ в своей директиве от 4.03.42 адресованной командирам ВМБ ЧФ, НШЧФ, Нач.Тыла ЧФ и нач.ВОСО ЧФ писал: "И буквально к Вам обращаюсь, мои помощники, товарищи адмираль флагман призывают Вас продумать до деталей все, что связано с сбережением и сохранением транспортов. Примите все меры, примите все имеющиеся средства сохранения транспортов, учтя еще жестокую борьбу впереди". /Записана текстуально/.

Такое указание обязало органы ВОСО умело подбирать нужные суда для перевозок, хорошо организовать погрузочно-разгрузочные работы в портах, это указание наконец, требовало четкой организации воинских перевозок в целом.

На предложении, сделанные отделом ВОСО ШЧФ Комфлот дал специальные указания устанавливающие порядок подачи заявок на перевозки морем и использование тоннажа /шифровка № 4134 от 3.03.42/ Шифровка НШЧФ № 1445 от 8.03.42 обязывала всех отправителей грузов в централизованном порядке использовать средства транспорта для отправки грузов сосредоточив это в отделе ВОСО ШЧФ.

Несмотря на вышеизложенные указания по причинам мне не понятным эти указания стали нарушаться.

25 марта 1942 г. в порт Новороссийск прибыл транспорт "Абхазия". О приходе этого транспорта отделу № ВОСО не было известно, что нужно было отправить ~~на~~ на этом судне так же не сообщалось.

Однако, находившийся в порту Новороссийска капитан Быстров, именовавший себя уполномоченным ВСЧФ имел от отдела обсп.ком. сведения о приходе "Абхазии" и указания о грузе, который нужно было отправить. /капитан Быстров по штату чис-

лился работником орг.-моб.отдела ШЧФ. Будучи в орг.-моб. отделе работником по учету различных запасов /снарядов, топлива, обмундирования и пр./ был выделен в отдел обесп. коммуникаций как командир по материальному обеспечению. После ликвидации отдела об.ком., нач.орг.моб.отдела Быстрова к себе обратно не взял как офицера, который не справился с работой, пьянствовал и вообще имел плохую репутацию. Поэтому Быстров так и остался как порученик расформированного отдела обесп.коммуникаций. Получилось, что отдел, ведающий организацией перевозок ничего не знал, а офицер, который никакого отношения к перевозкам не имел был осведомлен полностью и своевременно.)

Был и другой случай, который вносил путаницу в дело перевозок. Тот же самый капитан Быстров сделал так, что все грузы предназначавшиеся для Севастополя шли в Новороссийск в адрес Быстрова, не имеющего в своем распоряжении ни складов ни рабочих, ни перевозочных средств. С приходом груза в адрес капитана Быстрова последний обращался к органам ВОСО за помощью и так как последние не были обычно им осведомлены о предполагавшемся прибытии груза естественно не могли сразу помочь. В результате - жалобы, разбирательства и пр. и пр., что в результате только тормозило отправку грузов и дезорганизовало работу.

Несмотря на неоднократные доклады НШЧФ о необходимости точного выполнения указания Комфлота, НШЧФ никаких мер не принимал и положение оставалось прежним.

Такое положение заставило Нач.ВОСО в мае 1942 г. обратиться непосредственно в УП ВОСО ГМШ с просьбой прислать своего представителя, на месте разобраться и дать необходимые указания.

УП ВОСС ГМШ приспало инж.кап. З ранга Лагозина, который ознакомившись с обстановкой и переговорив с НШЧФ, Нестеровым Быстровым, комендантами портов, пришел к заключению, что излишнее и не нужное вмешательство в работу органов ВССО приводит к путанице и нарушению приказов Наркома ВМФ по вопросу работы органов ВССО ВМФ.

Несмотря на специальный приезд инж. капитана З ранга Лагозина положение дел не изменилось. Путаница в планировании воинских перевозок продолжалась и имели свое место и в период борьбы за Кавказ.

Характерны в этом отношении два случая. В середине сентября 1942 г. нужно было перевезти 2 СД одну из Поти в Туапсе другую из Сухуми в Туапсе. В Поти обеспечивали погрузку: Командир ГБ ЧФ генерал-майор Куманин, его нач. штаба Капитан 2 ранга Даревянко, нач. тыла ГБ подполковник и/с Емельянов, Нач. орг. моб. отделения Потийской ВМБ кап. З ранга Резник, Командир ОХР'a Потийской ВМБ Зодганидзе, Начальник службы конвоя СО ШЧФ капитан 2 ранга Нестеров, нач. службы конвоя Потийской ВМБ капитан-лейтенант Кузьмин.

При наличии такого большого количества "обеспечивающих" фактически всю работу выполнял Военно-морской комендант порта Поти капитан-лейтенант Романов и его 2 помощника.

Ясно, при таком количестве "обеспечивающих" и "руководящих" кроме шума и на разборах ничего не было.

Такое количество руководителей организующих воинскую перевозку ни в какой степени не соответствовало приказам НКВМФ № 0172-39 г., 0440-42 г.

Между тем в Сухуми всей организацией по погрузке и отправке другой СД занимался Военно-морской комендант порта

Сухуми ст.лейт Хантадзе^вдело шло куда организованнее и быстрее. Дело обошлось без вмешательства лиц не имеющих отношения к органам ВССС.

Другой случай: "Для руководства грузовыми операциями помочь Вам направляется Литвиненко, для руководства обеспечения коммуникаций движения судов направляю Мастерова".

Шифrogramma НШЧФ № 1611046 от 18.10.42 адресованная командиру ГВ ЧФ в связи с предполагаемых перевозок войск из Поти в Туапсе.

Комментировать приведенную телеграмму нет нужды, она полностью идет в разрез с существующими положениями по вопросу организации и обеспечения перевозок.

Такое положение существовало до приезда в Поти 5.1.43 инспекции Наркома ВМФ во главе которой к-а Алафузовым.

Из разговоров с Нач.УП ВОСС ген-майором КЕЧЕРЖИ мне стало известно, что в результате приезда инж.-кап. З ранга Лагозина был издан приказ НКВМФ № 0654 от 31.07.42, который четко определил задачи как органов ВССС так и службы конвоя. При проверке оказалось, что упомянутый приказ на ЧФ получен не был.

С прибытием в Москву нач.УП ВОСС ГМШ приказ № 0654 прислав. Этот приказ был доложен Комфлоту, который приказал всю работу ВОСС перестроить в соответствии с этим приказом, а капитана Быстрова привлечь к ответственности.

Надо сказать, что этот приказ одноровил несколько взаимоотношения между отделом ВССС и Опер.отделом НШЧФ. Работа по выполнению перевозок стала более плановой и организованной.

Говоря о службе конвоя и обеспечении коммуникации на ЧФ необходимо отметить тот факт, что с момента создания отдела обеспечения коммуникаций и до последнего момента не было случая специального обучения командиров кораблей вопросам правильного понимания и выполнения конвойной службы. В силу этих обстоятельств происходило много недоразумений между командирами кораблей конвоя и капитанами судов. Были случаи, когда командиры кораблей по неопытности и недостаточной подготовки подвергали опасности суда, которые они конвоировали, но благодаря опытности капитанов, знающих хорошо театр, все кончалось благополучно. И налаженность службы конвоя сказывалась и в том, что суда груженые военными грузами ожидали кораблей, которые должны были их конвоировать.

Например: 1) за 17 дней ноября 1941 г. суда выполняющие воинские перевозки простояли в порту Туапсе, 14,7 % всего времени в ожидании конвоя. 2) С 1.03 по 17.03.42 и с 16.03 по 05.04.42 в ожидании конвоя суда простояли 1549 часов.

ВЫВОДЫ:

1. К началу войны вопрос обеспечения коммуникаций с ШЧФ отработан не был.
2. Существовали документы, которые бы могли лежать в основу работы по обеспечению коммуникаций.
3. Документы по обеспечению коммуникаций с начала войны создавались наспех и являлись не полноценными.
- 4) Возглавить организацию перевозок и обеспечение коммуникаций отдел ВССО ШЧФ не мог потому, что у него не было офицеров имеющих нормальное военно-морское образование грамотных в оперативном отношении.

5) Созданный отдел обеспечения коммуникаций не столько занимался именно вопросами обеспечения коммуникаций, сколько вопросами планирования и организации перевозок.

6) Руководящие приказы и принципы по вопросам обеспечения коммуникаций не выполнялись, что и вносило путаницу и неорганизованность в перевозки и их обеспечение.

Бывший Начальник Отдела ВОСС ШТАБА ЧФ
в 1936-1943 г.г.

Капитан 2 ранга

/ЛИТВИНЕНКО/

"16" января 1945 г.

Литвиненко