

Дорогами ленд-лиза

С. М. Монин*

В годы Великой Отечественной войны одной из важнейших форм взаимодействия СССР с его союзниками по антигитлеровской коалиции были военно-экономические связи. С осени 1941 года США и Великобритания представляли Советскому Союзу помощь по ленд-лизу. После Московской конференции определились сроки, объемы, номенклатура поставок. Путей транспортировки военных грузов было несколько.

Динамику поставок по направлениям можно проследить по следующей таблице (Табл. 2).

Тихоокеанский маршрут

По тихоокеанскому пути прошла почти половина грузов по ленд-лизу (47,1%)¹. Этот маршрут имел свои особенности, обусловленные прежде всего географией и военно-политической ситуацией в регионе.

До декабря 1941 года на Дальнем Востоке было относительно спокойно, и американские суда могли заходить в советские порты. Тем не менее Япония уже тогда по дипломатическим каналам проявляла свою обеспокоенность: Какие стратегические това-

ры везете? Нет ли таких, которые США не продают Японии? Не нарушают ли эти перевозки обязательств Японии по Тройственному пакту с Германией и Италией? Не попадет ли что-нибудь из американской продукции в Китай, с которым воюет Япония? Токио особенно будет интересоваться, не собирается ли Советский Союз предоставить США военные базы в Приморье и на Камчатке, чтобы замкнуть с севера «кольцо окружения» Страны восходящего солнца.

В дальнейшем, вплоть до конца войны, Япония очень ревниво следила за транспортировкой стратегических грузов на советский Дальний Восток. Приходилось терпеть то, что советские суда много раз подвергались досмотру и задержке со стороны японцев. Такая участь постигла 178 советских судов, причем некоторые из них удерживались месяцами. 8 судов были потоплены японцами. Неоднократно имели место случаи гибели транспортов при невыясненных обстоятельствах.

После нападения Японии на США 7 декабря 1941 года и начала полномасштабной войны на Тихом океане ситуация с перевозками грузов в СССР намного

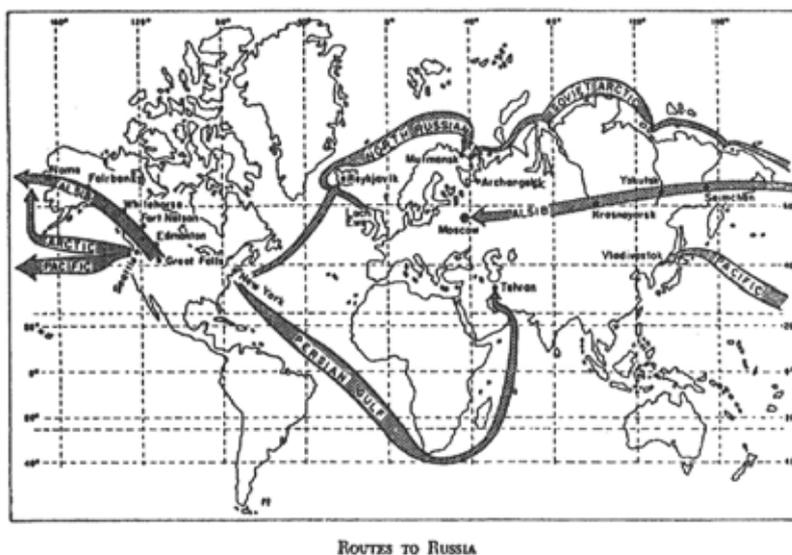


Рис. 1. Источник: А. Паперно. Ленд-лиз. Тихий океан. М., 1998

* Сергей Михайлович Монин — к.и.н., профессор кафедры всемирной и отечественной истории МГИМО(У) МИД России.

Таблица 1. Основные маршруты поставок в СССР грузов по ленд-лизу²

| Маршруты | тоннаж, тыс. т | % |
|----------------------------|----------------|--------------|
| Тихоокеанский | 8244 | 47,1 |
| Трансиранский | 4160 | 23,8 |
| Арктические конвои | 3964 | 22,6 |
| Черное море | 681 | 3,9 |
| Авиатрасса Аляска — Сибирь | 452 | 2,6 |
| Всего | 17 501 | 100,0 |

Таблица 2. Отгрузка по ленд-лизу из США и Канады в СССР (тыс. тонн)³

| Протоколы | Всего | Маршруты | | | | |
|------------------------|-------|--------------------|---------------|---------------|----------------------------|-------------|
| | | Арктические конвои | Тихоокеанский | Трансиранский | Авиатрасса Аляска — Сибирь | Черное море |
| Первый | 1578 | 993 | 245 | 307 | 33 | — |
| Второй | 2915 | 345 | 1517 | 976 | 67 | — |
| Третий | 5774 | 883 | 2500 | 2270 | 91 | — |
| Четвертый | 6437 | 1715 | 3356 | 614 | 106 | 646 |
| С 01.07.45 по 15.09.45 | 674 | — | 552 | — | 103 | 20 |

осложнилась. Теперь этим могли заниматься только транспорты под советским флагом с советскими экипажами. Обычно они шли поодиночке без какого-либо сопровождения (так называемые «капельные рейсы»). За 18–20 суток суда с западного побережья США добирались до дальневосточных портов СССР.

Геостратегическое положение СССР на Тихом океане до 1945 года было крайне невыгодным. Все проливы, ведущие к портам советского Приморья, контролировались Японией, которой тогда принадлежали южный Сахалин и все Курильские острова. Расположенный как раз «напротив» Владивостока незамерзающий пролив Цугару (Сангарский) между японскими островами Хоккайдо и Хонсю во время войны был закрыт японцами для прохода советских судов. Попасть в порты Приморья через другой незамерзающий пролив — Корейский (Цусимский) — можно было, лишь обогнув с юга Японские острова, где в прилегающих акваториях со временем развернутся военные действия. Первый Курильский пролив между островом Шумшу и Камчаткой мало того, что зимой покрывался льдом, но еще считался опасным из-за течений, рифов и отмелей. В проливе Лаперуза между Сахалином и Хоккайдо, который зимой забивается дрейфующим с севера льдом и к тому же «славится» сильными течениями, японцы выставили минные поля, оставив по краям двухмильные проходы. Мелководный Татарский пролив между Сахалином и материком, равно как и еще более мелкий Амурский

лиман, а также северная часть Охотского моря могли быть по пол-года покрыты льдом. Вдобавок на подходах к главным советским портам Тихоокеанский флот выставил свои минные поля и заграждения. Столь сложные условия для судовождения потребовали создания военно-лоцманской службы.

Если ледовая обстановка, мелководье или транспортные заторы не позволяли крупнотоннажным судам дойти до нужного порта, они могли разгрузиться в какой-то промежуточной точке и опять уйти в США за новой партией ленд-лизовских материалов. Или разгрузиться лишь частично, чтобы с меньшей осадкой подняться вверх по Амуру до Николаевска, Комсомольска или даже Хабаровска.

Чаще всего в качестве перевалочной базы использовался Петропавловск-Камчатский, расположенный на берегу огромной Авачинской бухты. В летний сезон небольшими судами импортную продукцию доставлялись туда, где ее можно было перегрузить на железную дорогу. Чтобы Петропавловск мог выполнить столь масштабную работу, в его гавани было развернуто крупное строительство. До войны там был лишь один простенький деревянный причал для рыболовецких судов с грузооборотом лишь в 20–30 тыс. тонн в год. В 1943 году действовали два деревянных причала торгового порта, а в конце войны стоял капитальный механизированный морской торговый порт, через который за военные годы прошло, по некоторым подсчетам, 2,6 млн тонн грузов⁴.

Но основной поток поставок из США пришелся на порт Владивосток. С начала войны до 1 сентября 1941 года туда было доставлено более 151 тыс. тонн грузов. К такому наплыву порт не был готов, и вскоре там образовался первый большой затор. Американцы очень быстро заметили возникновение проблем в порту разгрузки. Советским дипломатам пришлось отвечать на вопросы, как они говорили, о «мифической „транспортной пробке“» и заверять, что «американские оборонные грузы пойдут из Владивостока на фронт поистине пассажирской скоростью»⁵.

Хотелось бы, чтобы было именно так. Но в реальной жизни трудности разного рода, задержка с поставками, «пробки» и заторы при транспортировке серьезно осложняли поставки по тихоокеанскому маршруту. Например, за время действия Вашингтонского протокола с 1 июля 1942 года по 30 июня 1943 года по этому маршруту в СССР было завезено только 1548 тыс. тонн грузов — вдвое меньше запланированного⁶. Для решения проблем иногда требовалось вмешательство Совнаркома СССР или даже Государственного комитета обороны (ГКО).

Во Владивостоке были развернуты работы по наращиванию возможностей порта и железной дороги, в том числе с использованием ленд-лизовой техники (портовое оборудование, различные краны, железнодорожный состав и т. д.). На подмогу прибыли опытные портовые специалисты из Европейской части страны. Для расшивки заторов была подготовлена специальная перевалочная база на станции Перелетная в 120 км от города. Позднее, в 1944 году, Владивостокскому порту были переданы близлежащие нефтяные терминалы, которые после реконструкции напрямую обеспечивали перекачку с танкеров в цистерны нефтепродуктов, различных масел, технического спирта.

Всего за годы войны порт Владивостока, перегружавший как отечественные, так и импортные материалы, отправил почти 400 тыс. вагонов и платформ, более 10 млн тонн грузов (в том числе 7,9 млн импортных), обработал 32 тыс. судов. Таким образом, главный дальневосточный порт переработал в 1941–1945 годах почти в 4 раза больше импортных грузов, чем Мурманск, и почти в 5 раз больше, чем Архангельск и другие беломорские порты⁷.

Помимо Владивостока и Петропавловска-Камчатского ленд-лизские поставки принимали — но в гораздо меньшем объеме — Находка, Советская Гавань, Магадан (Нагаево), Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск.

Руководил организацией тихоокеанского маршрута ленд-лизских поставок начальник Дальневосточного государственного морского пароходства (ДВГМП) А. А. Афанасьев.

Свои проблемы имели место в портах Западного побережья США, которые были загружены перевозками, предназначенными для нужд американских армии и флота на Тихоокеанском театре военных действий.

Советскому Союзу остро не хватало тоннажа. ДВГМП в начале войны располагало 85 судами, еще несколько было у других ведомств. В 1942–1943 годах с севера на Дальний Восток были переведены некоторые старые советские транспорты, которые из-за своей малой скорости уже не могли ходить в полярных конвоях.

Проблема тоннажа была в значительной степени решена за счет поставок из США по ленд-лизу 128 сухогрузов и танкеров. Частью это были отремонтированные старые суда. Но около 50 единиц было из числа новых сухогрузов типа «Либерти» и танкеров. Первый транспорт такого типа был передан советской стороне в январе 1943 года. Эти «либерти» сыграли неоценимую роль в обеспечении морских перевозок союзников. Примененная американцами новая технология постройки торговых судов (замена трудоёмной клёпки сборкой сварных секций) позволила перевести их строительство на поток. Каждый день в США спускалось на воду несколько новых судов. Всего было построено более 2700 единиц общим водоизмещением 19 млн тонн. На стандартное судно можно было погрузить 2840 джипов, или 525 броневых автомобилей М8, или 440 легких или 260 средних танков, или 651 000 76-мм или 300 000 105-мм снарядов. Такие суда ходили также в арктических конвоях и в Персидский залив с ленд-лизскими грузами для СССР.

Из США для советского флота были получены также ледоколы, морские буксиры, а в 1945 году на Миссисипи были построены 15 буксиров ледокольного класса типа река–море, которые советские моряки перегнали из Нового Орлеана через Панамский канал к устьям сибирских рек⁹.

Позиция Японии во многом обусловила то, что через Тихий океан СССР получал прежде всего продовольствие, горючее, машины, оборудование, транспортные средства, предметы потребления. Это, кстати, позволяло Советскому правительству не вести все необходимое из европейской части на Дальний Восток. Оружие (за исключением того, что предназначалось советским вооруженным силам на Дальнем Востоке) предпочитали доставлять другими маршрутами.

Особенно интенсивным поток грузов из США стал после того, как Советский Союз к нескрываемому удовлетворению Вашингтона выразил готовность вступить в войну против Японии. Советская сторона передала американцам список необходимого ей оружия, боевой техники, боеприпасов и другой продукции. Появилась специальная программа, в которой отдельно были выделены поставки, необходимые для подготовки советского Тихоокеанского флота к войне с Японией. Предполагалась передача кораблей, самолетов, портового оборудования, радиоэлектронной аппаратуры. На американской базе Колд Бей на Аляске происходила передача советской стороне кораблей и подготовка советских экипажей, в том числе в таких сложных по тем временам сферах как радиолокация

Таблица 3. Грузы, отправленные по ленд-лизу по тихоокеанскому маршруту из США и Канады с 22 июня 1941 по 20 сентября 1945 года⁸

| Годы | Количество по всем маршрутам (тыс. тонн) | Количество по тихоокеанскому маршруту (тыс. тонн) | Грузы по тихоокеанскому маршруту в % к поставкам по всем маршрутам |
|-------|--|---|--|
| 1941 | 360,8 | 193,3 | 53,6 |
| 1942 | 2453 | 734 | 29,9 |
| 1943 | 4795 | 2389 | 49,8 |
| 1944 | 6218 | 2848 | 45,8 |
| 1945 | 3674 | 2080 | 56,6 |
| Всего | 17 500 | 8244 | 47,1 |

и гидроакустика. О масштабах этой работы говорят такие цифры: советский флот получил 149 кораблей разных классов, а подготовку прошли около 12 тысяч моряков, в том числе 750 офицеров¹⁰.

Авиатрасса Аляска-Сибирь (АлСиб)

Рядом с Тихоокеанским морским маршрутом проходил воздушный путь, связавший два союзных государства и получивший название трассы Аляска-Сибирь (АлСиб)¹¹.

9 октября 1941 года ГКО принял решение об организации воздушной перегонки самолетов из США в СССР. Из нескольких вариантов был выбран маршрут от города Фэрбэнкса на Аляске через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы и Якутии до Красноярска протяженностью порядка 6,5 тыс. км (из них по территории СССР — 5 тыс. км). Всего же от заводской площадки где-то в США до советского фронтового или флотского аэродрома получалось около 14 тыс. км.

С осени 1941 года в авральном режиме силами заключённые и местных жителей развернулись подготовительные работы. Было реконструировано и построено 17 базовых, промежуточных и запасных аэродромов. В США и Канаде было построено 15 аэродромов. Сооружались узлы связи и радионавигации, метеостанции, авиационные мастерские.

Движение по воздушной трассе Аляска-Сибирь было открыто 6 октября 1942 года, когда из Фэрбэнкса вылетела первая группа из 12 бомбардировщиков «Бостон». За ней последовали другие. Организовано все было следующим образом. Американские лётчики пригоняли самолёты с заводских аэродромов в город Грейт Фолс в штате Монтана. Оттуда летели через Канаду до Фэрбэнкса на Аляске. Эту часть трассы длиной более 3,5 тыс. км называли АлКан (Аляска — Канада). Неподдалёку от Фэрбэнкса на авиабазе Ленд Филд располагались советская военная миссия по приёмке самолётов, а также лётчики 1-го перегоночного полка. Они принимали самолёты и перелетали через Берингов пролив на Чукотку, на аэродром в Уэлькале, где им на смену приходили пилоты 2-го перегоночного полка. И таким «эста-

фетным» способом, сменяя друг друга, советские лётчики пяти авиаполков доводили самолёты до Красноярска. Далее боевые машины отправлялись или своим ходом или в разобранном виде по железной дороге в Европейскую часть СССР, а там разлетались по полевым аэродромам. Специально для АлСиба была сформирована 1-я перегоночная авиадивизия, состоявшая из пяти строевых и одного транспортного авиаполков. Первым начальником трассы и одновременно командиром дивизии был назначен И. П. Мазурук, известный полярный лётчик, Герой Советского Союза, участник экспедиции к Северному полюсу в 1937 году.

Для службы в дивизии отбирались самые опытные лётчики. Особенно ценились пилоты полярной и морской авиации. Это было обусловлено крайне сложными и тяжёлыми условиями, в которых приходилось действовать советским авиаторам. Полёты проходили в крайне сложных условиях: в дождь, снег, туман, в дыму от лесных пожаров, в жесточайшие морозы, при сильном ветре и низкой облачности. Самолёты с неоттапливаемыми кабинами пилотов обледеневали, магнитные компасы оказывались ненадежны, точных карт не было. А под крылом самолёта — бескрайняя тундра, тайга и горы. Немудрено, что на советском участке перегоночной трассы был потерян 81 самолёт (по другим данным — 44), погибло 115 советских лётчиков. На американском участке погибло 68 самолетов.

Темпы перегонки самолетов по АлСибу нарастали: 1942 год — 114 шт., 1943 год — 2465 шт., 1944 год — 3029 шт., до сентября 1945 года — 2300 шт. Всего за годы войны из США до Красноярска добралось 7908 самолетов. Среди них было 2616 истребителей П-39 «Аэрокобра», 2396 истребителей П-63 «Кингкобра», 1355 бомбардировщиков А-20 «Бостон», 729 бомбардировщиков Б-25 «Митчелл». Кроме того, транспортные самолёты перевозили особо ценные грузы и дипломатическую почту. Летали по этой трассе высокопоставленные государственные деятели, дипломаты и чиновники, в том числе вице-президент США Г. Уоллес, советские послы в Вашингтоне М. М. Литвинов и А. А. Громыко.

Маршрут через советскую Арктику

С Тихоокеанским маршрутом был сопряжен путь через советскую Арктику. Суда с американскими (и каботажными) грузами собирались в бухте Провиденция (Чукотка) и в сопровождении ледоколов шли из Тихого океана через Берингов пролив в Арктику и далее Северным морским путем (СМП) в Архангельск и Мурманск. В устьях крупных сибирских рек разгружались те материалы, которые предназначались для обслуживания самого СМП, АлСибА или, например, для Норильского горно-металлургического комбината.

Западная часть этого маршрута, включая Карское море, находилась в зоне действия кригсмарине. В июле–августе 1942 года в этом море немцы провели крупную операцию «Вундерланд» с участием тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер» и подлодок, намереваясь прервать судоходство по СМП. Как раз в это время, по их расчетам, туда подходили с востока и запада два каравана торговых судов. Вместе с одним из них шли лидер и два эсминца, которые передислоцировались с Тихоокеанского флота на Северный. Но на пути крейсера оказался ледокольный пароход «Сибиряков». Советский экипаж не имел никаких шансов против крупного боевого корабля, но принял бой и, прежде чем погибнуть, успел передать в открытый эфир сообщение о немецком рейдере. «Адмирал Шеер» был, таким образом, рассекречен. Когда он через сутки подошёл к Диксону, одному из главных портов на трассе СМП, его встретили огнём. В итоге крейсеру несолоно хлебавши пришлось убраться восвояси. Однако его рейд показал, насколько слабо защищены советские коммуникации в этой акватории¹².

В 1943 году гитлеровцы вновь активизировались в западном секторе СМП. Их подводные лодки использовали тайные радиостанции на берегах Карского моря и даже имели там пункты отстоя. По сообщениям безопасности осенью этого года 15 шедших на запад груженных судов были даже оставлены на зимовку в порту Диксон вместо того, чтобы идти в пункты назначения. В 1944 году морская война на Крайнем Севере продолжалась. Беломорская флотилия, отвечавшая за безопасность в Белом, Печорском и Карском морях, была усилена современными тральщиками, большими охотниками за подводными лодками и гидросамолетами типа «Каталина», поступившими из США. Но угроза советским судам от вражеских мин и торпед сохранялась. Лишь следующая навигация проходила уже в мирной обстановке. 5 июня 1945 года система конвоев в советском секторе Арктики была отменена.

«Персидский коридор»

Этот маршрут назывался также «южный» или «трансиранский»¹³. Сама география подсказывала, что через Иран и Каспий можно было, как выразился один иранский дипломат, организовать «безопасный черный ход» для поставок в Россию¹⁴.

Для этих целей очень подходила Трансиранская железная дорога, конечные пункты которой находились на берегах Каспийского моря и Персидского залива. По сравнению с арктическим маршрутом здесь всю войну было относительно спокойно. Но большим минусом было то, что суда с восточного побережья США вокруг Африки до портов Персидского залива шли около 75 дней. Плюс требовалось время для транспортировки грузов по территории Ирана.

Англичане и русские стали обсуждать варианты использования транспортных возможностей Ирана для транзита военных грузов в СССР буквально с первого дня Великой Отечественной войны. Другой заботой союзников была необходимость нейтрализации германской «пятой колонны» в этой стране. Два столь важных вопроса создали прочную общую основу для действий СССР и Великобритании, хотя при этом каждая из сторон не забывала и о других своих интересах в регионе.

Решением проблемы для СССР и Великобритании стал ввод войск этих двух стран в Иран, начавшийся 25 августа 1941 года (операция «Согласие»)¹⁵.

Однако сразу организовать масштабные поставки в Советский Союз через иранскую территорию было невозможно. Это не позволяла сделать слабая транспортная инфраструктура страны. В августе 1941 года по этому маршруту можно было перебрасывать всего 10 тыс. тонн грузов в месяц. Трансиранская железная дорога, соединявшая каспийский порт Торкеман с городом Шахпур (совр. Бендер-Хомейни) на берегу Персидского залива, была введена в строй в 1939 году, но для новых задач требовалась ее реконструкция. Она пропускала не более двух поездов в сутки в каждом направлении и не была приспособлена для прохождения больших тяжеловесных грузовых составов. Почти на всем протяжении трасса была одноколейной, с множеством мостов и тоннелей, так как проходила на местности со сложным горным рельефом. Имелось очень мало паровозов и лишь несколько сотен товарных вагонов.

Необходимо было капитально отремонтировать имеющиеся и построить новые шоссейные дороги и обзавестись парком грузовых автомобилей, который фактически отсутствовал. Надо было приспособить порты в Персидском заливе и на Каспии для переработки больших грузопотоков. А еще возвести склады и мастерские, жилье для военного и гражданского персонала и т. д. Наконец, связать воедино все элементы транспортной инфраструктуры Ирана и соседнего Ирака и наладить ее четкое, бесперебойное функционирование.

За решение этих сложнейших задач поначалу взялись англичане. У Черчилль в своих посланиях И. В. Сталину постоянно подчёркивал, какие усилия предпринимали его страна в этом плане. С Британских островов и из Индии в Иран были направлены паровозы, подвижной состав, различное железнодорожное оборудование с таким расчетом, чтобы пропуск-

ная способность Трансиранской магистрали к весне 1942 года увеличилась с 2 до 12 поездов в сутки в каждую сторону. К строительству автомобильных дорог предполагалось привлечь американцев «с их энергией и организационными способностями». В Басре (Ирак) устраивался крупный «базисный склад» и хорошо оборудованный порт для приема грузов из США, которые, как считал У. Черчилль, «таким путем наверняка достигнут районов Каспийского моря и Волги»¹⁶.

Для налаживания поставок через Иран в Советский Союз Лондон сделал немало. Но всё же ему явно не хватало людских и материальных ресурсов, тем более, что их приходилось распределять по всему Ближнему Востоку. Порты Басры и Абадана, наиболее подготовленные к приему большого количества грузов, англичане использовали прежде всего для снабжения своих войск, а также для вывоза нефти.

Особенно остро необходимость резкого наращивания поставок по «персидскому коридору» стала ощущаться летом 1942 года, когда прекратилась отправка арктических конвоев, перегон самолётов по трассе Аляска-Сибирь еще не начался, и в целом союзники запаздывали с обещанными объемами. На это обстоятельство обратил внимание И. В. Сталин на состоявшейся 23 сентября 1942 года встрече с личным представителем президента США, кандидатом от республиканской партии на президентских выборах 1940 года У. Уилки. Советский руководитель констатировал, что программа поставок вооружения, принятая на себя Америкой, «по югу через Персидский залив... выполняется за последние два месяца на 40–50%, по северу — на 15–20%, а нам сейчас помощь очень необходима». Причем в эту цифру были включены потери от потопления судов¹⁷.

Англосаксы сами почувствовали необходимость форсировать работы в зоне Персидского залива для резкого увеличения поставок в СССР. Начальник Управления по осуществлению закона о ленд-лизе Э. Стеттиниус признавал, что «мы затратили много сил, чтобы наладить более безопасный путь через Персидский залив и Иран, но только с осени 1942-го удалось организовать этим путем действительно значительные поставки»¹⁸.

Произошло это после того, как в октябре 1942 года ответственность за функционирование «персидского коридора» взяли на себя Соединённые Штаты. До этого они уже участвовали в налаживании поставок: в ноябре 1941 года из США в Иран отправилось первое судно с товарами для СССР, а в марте 1942 года туда же своим ходом стали перелетать военные самолеты. В этот регион прибыли первые американские технические специалисты, стали возить необходимое транспортное оборудование¹⁹.

Но теперь, возглавив весь проект, американцы еще энергичнее взялись за работу. Они обладали гораздо большими ресурсами и возможностями, чем англичане. Руководила всей деятельностью специально созданная Команда обслуживания Персидского

залива (PersianGulfServiceCommand) со штаб-квартирой в Басре. Численность американских военных и специалистов в Иране в конце войны достигла 30 тыс. человек²⁰.

В результате предпринятых усилий к октябрю 1942 года объем поставок вырос до 30 тыс. тонн грузов, а к маю 1943 года — до 100 тыс. тонн в месяц. В 1943 году, когда большую часть года арктические конвои не ходили, доля трансиранского коридора поднялась в общем объеме поставок поднялась до наивысшего за всю войну показателя — 33,5%.

Задачи, аналогичные тем, что стояли перед западными союзниками, советская сторона решала в находившейся под ее контролем северной части Ирана. Там тоже пришлось переделывать, расширять, а то и просто создавать на пустом месте буквально все. Равно как и готовиться к приему поставок по ленд-лизу непосредственно на территории СССР (например, модернизировать свои порты на Каспии).

Формально все грузопотоки в северной зоне находились в ведении советского транспортного управления наркомата обороны. Но фактически ими руководил уполномоченный наркомата внешней торговли. Большую часть войны эту должность занимал генерал-майор Л. И. Зорин. В Москве курировал эту крупномасштабную инженерно-техническую и транспортную операцию член ГКО, нарком внешней торговли А. И. Микоян. Действовало также объединение «Ирансовтранс»²¹.

Пройдя через земли Ирана, ленд-лизовские грузы поступали в советское Закавказье или в Среднюю Азию. Значительная часть доставлялась на советскую территорию морским путем по Каспию. Но пока немцев не изгнали с Северного Кавказа, корабли Каспийской военной флотилии и грузовые суда подвергались постоянным атакам люфтваффе, прежде всего в районе Астрахани.

Большой эффект в плане облегчения и ускорения поставок транспортных средств в СССР, принесло то, что американцы построили в Иране несколько автосборочных предприятий. Они работали под управлением GeneralMotorsOverseasCorporation. Так, в Андимешке находился завод ТАР-I (Truck Assembly Plant); в Хорремшехре — ТАР-II. Собранные на этих заводах автомашины (в основном это были грузовики «студебеккеры») своим ходом шли к советской границе и далее на Баку, Орджоникидзе (совр. Владикавказ) и Ашхабад. Всего было отправлено более 184 тыс. автомобилей. Перегонка автомобилей (как правило, с полным кузовом грузов) осуществлялась по узким, извилистым горным дорогам, через знойные пустыни с пыльными бурями, в жару и непогоду.

Американцы возвели также авиасборочные предприятия, например, в Абадане. Туда морем привозили самолеты в разукomплектованном виде. Собранные самолёты с опытными советскими экипажами из специальных перегоночных полков перелетали в Тегеран и на советскую территорию в Кировобад

(совр. Гянджа). В Азербайджанской ССР были оборудованы аэродромы и налажена подготовка советских летчиков и инженерно-технического состава к эксплуатации поступавшей по ленд-лизу авиационной техники. До 30 июня 1944 года было собрано 3925 самолетов. За следующий год (до 1 июля 1945 года) этим маршрутом было перегнано всего 482 самолета²².

Через Персидский залив и Иран в Советский Союз проходило одно из ответвлений трансафриканского воздушного маршрута, который активно использовался союзниками для переброски авиации из США через Атлантику на театры военных действий в Старом свете²³. Первоначально бомбардировщики и транспортные самолеты, поднявшись с аэродромов на территории Соединенных Штатов, перегонялись через Северную Атлантику на Британские острова и в Средиземноморье своим ходом, чтобы не занимать место на грузовых судах и сэкономить время.

Зимой, однако, пользоваться этим путем было очень затруднительно, а то и невозможно. Поэтому был налажен маршрут через Южную Атлантику. Американцы вслед за англичанами стали летать из США с промежуточной посадкой на британских базах в Вест-Индии или на аэродромах северо-востока Бразилии (Белем, Натал). Затем путь шёл через Атлантику до английских (с конца 1942 года и французских) владений в Западной Африке, оттуда в Хартум и далее в Каир и по всему Ближнему Востоку. Истребители везли в разобранном виде на судах и собирали на заводе в Такоради (Золотой берег / совр. Гана), откуда они шли над Африкой своим ходом. Этот путь через Южную Атлантику и Черный континент и получил название «трансафриканского». Он был продлен до Ирана (оттуда его продолжение шло в СССР), а также в Индию и на Дальний Восток.

На маршруте американцы развернули всю необходимую инфраструктуру: наладили навигацию, радиосвязь и метеослужбу, построили взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, ангары, ремонтные и сборочные заводы и др. В июле 1942 года была открыта авиабаза на принадлежавшем Великобритании острове Вознесения, расположенном примерно посередине между Бразилией и Западной Африкой. Теперь летать через Южную Атлантику могли не только 4-моторные, но и 2-моторные самолёты. Этот воздушный мост стал еще более привлекательным для союзников, когда под конец войны им удалось добиться от Португалии согласия на использование ими Азорских островов. Там появились военная база, формально британская, но с американским присутствием (по настоянию диктатора Португалии А. Салазара, опасавшегося реакции немцев, договоренность оформлялась под ширмой давнишнего англо-португальского союзного договора).

Работа в портах, на железных и шоссейных дорогах, на авто- и авиасборочных предприятиях требовала максимальной отдачи, слаженности и взаимопонимания от русских, американцев, англичан,

иранцев. Трудиться приходилось в очень тяжелых условиях. Рабочая смена зачастую длилась с 3–4 часов до 11 часов утра. Позднее металл раскалялся настолько, что можно было получить ожоги. Как отмечал Э. Стеттиниус, «американские солдаты и офицеры постоянно общались с советскими военными на авиационных сборочных заводах, а также в Тегеране и транзитных пунктах на севере Ирана. Они очень хорошо сработались, и между службами обеих стран развилось дружеское соперничество: американские военные стараются опередить советских, привозят на транзитные пункты товары раньше, чем русские успевают их оттуда забрать»²⁴.

Маршруты движения надо было охранять не только от бандитов и воров, но и от мятежных племён, которые не подчинялись центральному правительству, да к тому же могли быть подкуплены немецкими агентами. Тут требовалось уже не только присутствие регулярных войск, но и усилия спецслужб. Для борьбы с еще сохранявшейся гитлеровской агентурой и обеспечения безопасности ленд-лизовских поставок, а также для наблюдения за деятельностью англичан и американцев Главное разведывательное управление в 1942 году направило в Иран девять офицеров, которые должны были действовать под прикрытием организации «Совтрансавто». В 1942–1943 годах разведотделы штабов Закавказского фронта и Среднеазиатского военного округа послали в Иран 30 хорошо подготовленных военных разведчиков²⁵.

По мере изменения стратегической обстановки на фронтах Второй мировой войны и приближением победы над гитлеровской Германией поставки по «персидскому коридору» со второй половины 1944 года стали сворачиваться. В Басру в сентябре 1944 года пришло лишь одно судно с грузами для СССР. В Бендер-Шахпур в декабре того же года прибыли два последних транспорта. Для сборки автомобилей, которые поступали по начавшему функционировать черноморскому пути, были демонтированы и переданы Советскому Союзу предприятия из Андимешки и Хорремшехра. Последние ленд-лизовские самолеты, преодолевшие трансафриканский маршрут, перелетели из Ирана на север в феврале 1945 года. За весь победный 45-й было собрано и отправлено в Советский Союз всего пять самолетов²⁷.

Черное море

В первые годы Великой Отечественной войны из-за активных боевых действий на средиземноморском театре путь через Черное море практически не использовался. Важна была также позиция Турции. Так, в конце 1942 года турецкие власти разрешили доставить некоторые грузы для СССР по Черному морю. За последний квартал этого года советскими судами из турецкого Трабзона в Батуми было перевезено 3730 тонн «гуманитарной помощи» (продовольствие, мыло, кожа, палатки).

Ситуация изменилась после выхода Италии из войны и освобождения Северного Кавказа, Крыма и юга Украины. Теперь суда с грузами по ленд-лизу могли направляться не вокруг Африки в Персидский залив, а через Средиземное море в Черное. 20 февраля 1945 года в Одессу пришли первые 4 парохода из США. Они доставили грузы, предназначенные для восстановления народного хозяйства и снабжения населения²⁸.

В конце войны этот маршрут становился наиболее перспективным, ибо позволял ближе всего доставлять необходимые материалы к фронту, к промышленным центрам Европейской части страны и на освобожденные территории, нуждавшиеся в срочной поддержке. Но за короткое время объем помощи по черноморскому направлению составил лишь несколько процентов.

Арктические конвои

Направлявшиеся в Мурманск и Архангельск конвои назывались «арктическими», «северными», «полярными», «мурманскими» или «союзными»²⁹. Из всех маршрутов, по которым в СССР шла помощь по ленд-лизу, широкой публике лучше всего известны, несомненно, именно этот путь. Произошло это благодаря СМИ, художественной литературе и кинематографу, а также активности самих участников конвоев. На деле этот маршрут оказался третьим по объему доставленных грузов (22,6%) (рис. 2).

Этот путь был самым коротким, самым быстрым, но и самым опасным. Его ценность заключалась в том, что так было ближе и проще доставлять грузы в Европейскую часть СССР и непосредственно на фронт. Транспортная сеть на Севере была в большей степени готова к немедленному приему ленд-лизовских материалов по сравнению с другими маршрутами. Поэтому через северные моря везли особенно много оружия.

Маршруты, которыми следовали арктические конвои, проходили в сложных для плавания акваториях. Море постоянно штормило, налетали шквалистые ветры и снежные заряды, часто висели густые туманы. Зимой движению кораблей мешали льды, к тому же надводная часть судов очень быстро обледеневала, что нарушало их остойчивость. Полярная ночь скрывала караваны от противника, но во время полярного дня спрятаться было невозможно.

Суда из портов восточного побережья США или Канады под конвоем союзных кораблей приходили в Великобританию или в Исландию, которая ещё с 1940 года была занята английскими, а затем американскими войсками. Чаще всего в шотландской бухте Лох-Ю, в Рейкьявике или в исландском заливе Хваль-фьорд из американских, британских и советских судов формировались уже собственно арктические конвои. С декабря 1942 года вместо Исландии конвои стали формироваться в Ливерпуле. Встречались транспорты (а в охране караванов — боевые

корабли) под флагом Канады, Франции, Норвегии, Нидерландов, Дании, Польши, Панамы и других стран. Поначалу в караван включалось около десятка судов, а позднее их число доходило до 40–50. Иногда могли совершаться одиночные неохраемые рейсы.

Основную роль в обеспечении проводки конвоев играло британское адмиралтейство. Оно тщательно планировало свои действия, благо опыта в этом деле было накоплено предостаточно еще в первую мировую войну и теперь в ходе битвы за Атлантику. Направлявшиеся в СССР конвои сначала получали кодовое обозначение PQ с соответствующим номером. PQ — это инициалы английского морского офицера Питера Квилина Эдвардса (PeterQuelynEdwards, P. Q. Edwards), который занимался в адмиралтействе этими операциями. На обратном пути конвои имели обозначение QP. С декабря 1942 года стали применяться буквенные литеры JW и RA с порядковым номером, начинавшимся с 51.

Караваны торговых судов сопровождался эскортом из боевых кораблей: крейсеров, эсминцев, тральщиков. Их предназначение — борьба с вражескими подводными лодками и авиацией. На случай появления крупных надводных сил кригсмарине на отдалении от конвоя шел отряд ближней завесы (ближнего прикрытия) обычно из крейсеров, а еще дальше — отряд дальнего оперативного прикрытия из тяжелых кораблей (линкоров, авианосцев, крейсеров). При пересечении меридиана 18° (позднее 20) в. д. конвои вступали в операционную зону советского Северного флота. Эскорт усиливался за счет советских кораблей (обычно 2–3 эсминца) и авиации.

Обычно летом караваны шли между кромкой льда и островом Медвежий, зимой — южнее этого острова, где оставалась свободной ото льда полоса шириной всего в 150 миль. В пути военные корабли и торговые суда соблюдали особый строй (ордер). Время от времени все участники похода совершали противолодочный маневр, по команде одновременно меняя курс. Средняя скорость движения поначалу была невелика (7–10 узлов). Позднее, когда американцы поставили на поток производство судов типа «Либерти», скорость караванов возросла.

Через 10–14 суток конвои подходили к советским водам. Теперь одни шли в Мурманск, а другие — в Архангельск и Молотовск (совр. Северодвинск). Разгрузившись, транспортные суда опять собирались в конвои для обратного пути. Многие из них везли из Советского Союза в США и Великобританию важное стратегическое сырье («обратный ленд-лиз»).

Среди северных портов главное преимущество Мурманска состояло в том, что он зимой не замерзал. Собственно говоря, город-порт и ведущая к нему железная дорога строились во время Первой мировой войны именно для приема поставок от западных союзников России³⁰. Однако серьезную опасность представляло то, что линия фронта проходила в нескольких десятках километрах от города, и вражеским самолетам,

Таблица 4. Грузы, отправленные через Персидский залив с 22 июня 1941 года по 20 сентября 1945 года²⁶

| Год | Количество тонн | % к общей поставке по ленд-лизу этого года |
|------|-----------------|--|
| 1941 | 13 502 | 3,7 |
| 1942 | 705 259 | 28,8 |
| 1943 | 1 606 979 | 33,5 |
| 1944 | 1 788 864 | 28,8 |
| 1945 | 44 513 | 1,2 |

например, с аэродромов в норвежском Киркенесе и финском Петсамо, требовались всего лишь минуты, чтобы начать бомбардировку. Всю войну Мурманск был объектом ожесточенных налетов. Архангельску в этом смысле было несколько легче, хотя он тоже подвергался атакам люфтваффе. Но тут была другая проблема: Белое море на 6–7 месяцев замерзло, и движение было возможно только с помощью ледоколов.

Для приёма большого количества судов и переработки огромного количества грузов пришлось в спешном порядке коренным образом реконструировать северные порты: проводить дноуглубительные работы, строить причалы, склады, хранилища, прокладывать дороги и подъездные пути, монтировать грузовые краны и другое подъемно-транспортное оборудование. Большие усилия были предприняты также для увеличения пропускной способности железных дорог, связывавшим приморские города с фронтом и тыловыми районами. Когда южный участок Кировской железной дороги был перерезан противником, очень кстати пришлось только что построенная по берегу Белого моря ветка Обозерская-Беломорск, которая соединила Кировскую и Северную железные дороги и таким образом позволила сохранить связь с Мурманском по железной дороге. Эту ветку даже называли «второй дорогой жизни».

Руководство приемом грузов на Белом море и их отправкой дальше по назначению было возложено на знаменитого полярника, начальника Главсевморпути И. Д. Папанина, ставшего в октябре 1941 года уполномоченным ГКО по этим вопросам.

1 августа 1941 года в Архангельск пришел британский минный заградитель «Адвенчур» с грузом глубинных бомб и магнитных мин. Так было положено начало союзническим поставкам военных материалов в Советский Союз.

Первый английский конвой из 7 транспортов под кодовым названием «Дервиш» (иногда его обозначают как PQ-0) 12 августа вышел в море из Ливерпуля, сделав остановку в Исландии, 21 августа оттуда направился в СССР. 31 августа союзные суда благополучно достигли Архангельска. До конца года в СССР прибыли еще шесть союзных конвоев и четыре отправились обратно. Лишь последний из них (PQ-6) встретил боевое противодействие: его обстреляли немецкие эсминцы. Но все конвои добрались до цели без потерь.

Напад на СССР, Германия была настолько уверена в успехе своего «блицкрига», что не проявляла особой активности в северных морях. Но когда стало ясно, что война затягивается, ситуация изменилась. В начале 1942 года немцы сосредоточили на базах в Норвегии крупные надводные корабли во главе со своим самым мощным линкором «Тирпицем», десятки подводных лодок и сотни самолетов. Началась настоящая охота за союзными караванами.

7 января 1942 года случилась первая потеря — британский транспорт «Вазиристан» был потоплен немецким самолетом. Вскоре жертвой подводной лодки стал первый боевой корабль — эсминец «Матабеле». Затем в дело вступили тяжелые корабли. В марте на перехват союзного конвоя вышел линкор «Тирпиц» с эсминцами сопровождения, правда, особого успеха не добился.

Интенсивность боевых действий и потери сторон возрастали. Как отмечал Э. Стеттиниус, «6 из 31 корабля, отпльвшего из США в Мурманск в марте, 18 из 62, отпльвших в апреле, и 3 из 14, отпльвших в мае, погибли в этих битвах. Четверть кораблей, отправленных за три месяца в Россию по этому пути, были потоплены немцами. Не менее тяжелыми были потери и англичан»³¹.

Британское адмиралтейство увеличило силы эскорта, но избежать потерь даже крупных боевых кораблей не удалось. Были потоплены крейсера «Тринидад» и «Эдинбург». Судьба последнего впоследствии вызывала особый общественный интерес, поскольку на его борту находилось примерно 5,5 тонн золота. Утверждается, что этот драгоценный металл Советское правительство отправило в Великобританию частично в оплату советских закупок сверх программы ленд-лиза, частично — в качестве сырья для золочения контактов телефонного, радио- и навигационного оборудования, которое затем должно было направляться в СССР³².

Наиболее известна печальная история конвоя PQ-17, со временем обросшая множеством версий и трактовок, но так и не проясненная до сих пор³³. Конвой, вышедший из Исландии 27 июня 1942 года, имел солидную защиту. Помимо непосредственного эскорта, его сопровождали отряд из 4-х крейсеров (ближняя завеса) и отряд из 2-х линкоров, авианосца и 2-х крейсеров (дальняя завеса). Тем не менее

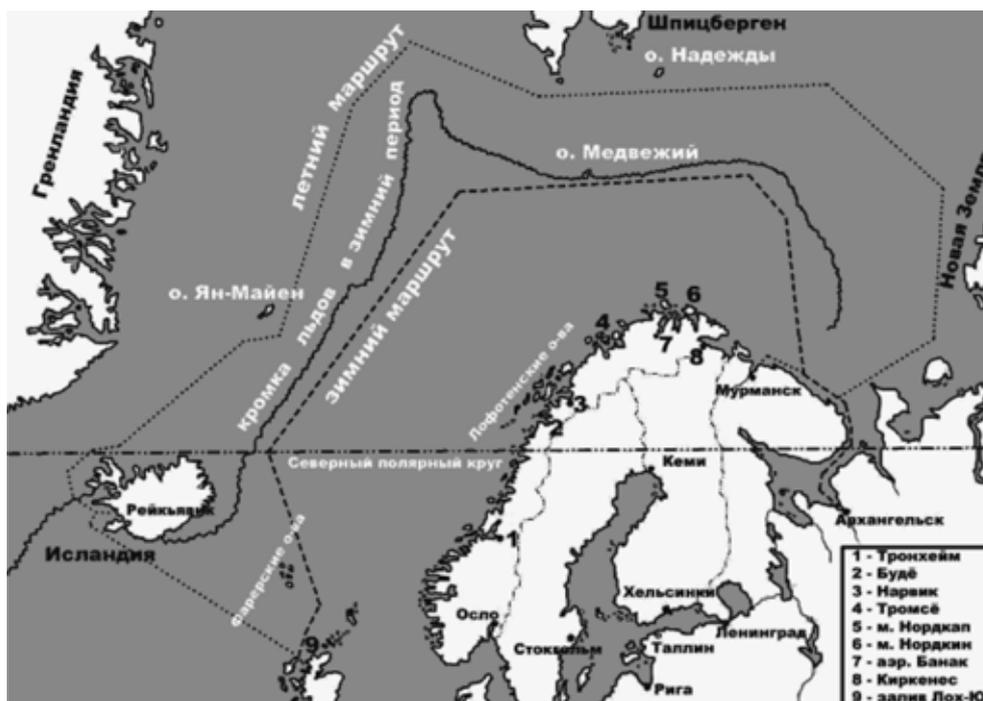


Рис. 2. Источник: http://www.e-reading-lib.org/illustrations/101/101646-i_028.png

первый лорд адмиралтейства адмирал Д. Паунд, получив неподтвержденную (как потом выяснилось, преждевременную) информацию о выходе в море линкора «Тирпиц», 4 июля дал команду всем своим кораблям охранения уходить на запад, а торговым судам рассредоточиться и самостоятельно добираться до советских портов.

Почему появился такой, мягко говоря, странный приказ? Моряков флота «владычицы морей» едва ли можно заподозрить в малодушии. Что тогда? Поспешное, непродуманное решение? Какой-то слишком хитрый, но не оправдавшийся расчет? Конвой — приманка для «Тирпица»? В мае 1941 года чуть ли не весь британский флот метрополии гонялся за «Бисмарком» (линкором, однотипным с «Тирпицем»), пока не отправил его на морское дно. А теперь явное нежелание, неготовность (или что-то еще?) сразиться с немцами? Настолько опасались фашистских самолетов и подлодок? А каково было оставлять на погибель торговые суда, которые везли Красной армии столь необходимое ей оружие? Чего здесь больше: чисто военных соображений или политики?

«Тирпиц» с кораблями сопровождения вышел в открытое море только 5 июля, но, будучи почти сразу обнаружен советской подлодкой К-21 под командованием капитана 2-го ранга Н. А. Лунина (немцы перехватили ее радиogramму), не стал рисковать и на следующий день вернулся на свою стоянку в норвежских фьордах. Зато немецкие подлодки и самолеты с азартом принялись охотиться за союзными транспортом. Субмарины без всяких помех атаковали тихоходные, нагруженные до предела суда, добывая их при необходимости из орудий, чтобы не тратить

дорогие торпеды. Всего за сутки после приказа Д. Паунда гитлеровцы потопили 12 судов, хотя за предыдущую неделю с лишним смогли уничтожить лишь три.

В итоге из 36 судов конвоя PQ-17 было потеряно 23, вернулись в Исландию 2, дошли до Мурманска и Архангельска 11. Доставлено было только 896 автомобилей из 3350, 164 танка из 430, 87 самолетов из 210, меньше 60 тыс. тонн других грузов из 160 тыс. тонн. При этом из 202 фашистских самолетов, участвовавших в атаках на конвой, было сбито всего пять.

Британский премьер У. Черчилль в просторном послании И. В. Сталину от 18 июля пытался как-то оправдаться за то, что произошло. Дескать, его военно-морские советники доложили ему, что, «если бы они располагали германскими надводными, подводными и воздушными силами при данных обстоятельствах, то они гарантировали бы полное уничтожение любого конвоя, направляющегося в Северную Россию» (особенно если его пустить без всякого охранения! — С. М.). «Поэтому, — продолжал У. Черчилль, — с очень большим сожалением мы пришли к заключению, что попытка направить следующий конвой P. Q. 18 не принесла бы Вам пользы и нанесла бы только невозместимый ущерб общему делу». Взамен арктических конвоев британский премьер заявил о готовности увеличить поставки военных грузов в СССР через Персидский залив. Этот демарш Лондона был сделан фактически одновременно с отказом от только что согласованной договоренности в отношении неотложных задач создания второго фронта в Европе в 1942 году.

Известна резкая реакция Москвы по этому поводу. И. В. Сталин в своем ответном послании от

23 июля заявил, что советская сторона считает доводы англичан о необходимости прекращения подвоза военных материалов в северные порты СССР «несостоятельными», а приказ адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты — «непонятым и необъяснимым». Советский руководитель подчеркнул: «Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в северные советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери». «Во всяком случае, — продолжал И. В. Сталин, — я никак не мог предположить, что Правительство Великобритании откажет нам в подвозе военных материалов именно теперь, ... в момент серьезного напряжения на советско-германском фронте. Понятно, что подвоз через персидские порты ни в какой мере не окупит той потери, которая будет иметь место при отказе от подвоза северным путем»³⁴. «Серьезное напряжение» на фронте, напомним, это уже всю развернувшиеся Сталинградская битва и битва за Кавказ.

После этого решительного протеста со стороны СССР PQ-18 в сентябре все же отправился в путь. На тот момент это был самый большой конвой из 40 судов. Его сопровождал значительно более сильный, чем раньше, эскорт, в составе которого впервые находился конвойный авианосец. Но все же 13 транспортов были потоплены. Подобные потери случались и у атлантических конвоев. Так, SC-94, направлявшийся в августе из Канады в Ливерпуль, не досчитался 11 судов из 35³⁵. Тем не менее, ссылаясь на потери, на необходимость сосредоточить тоннаж для десантирования англо-американских войск в Северной Африке, Лондон отложил выход очередных караванов до наступления полярной ночи.

Тем временем Германия расширяла сферу своей активности в Арктике. Помимо Мурманска, массивным бомбардировкам стал подвергаться Архангельск. На Шпицбергене, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа были устроены тайные метео- и радиостанции. Можно было только пожалеть, что Великобритания в 1940–1941 годах не взяла под свой контроль Шпицберген и остров Медвежий, подобно тому, как она поступила с Исландией, обеспечив таким образом надежное прикрытие для своих атлантических конвоев. Британцы удовлетворились тем, что противодействовали попыткам немцев превратить эти пустынные арктические острова в свою базу.

1942 год стал апогеем успехов немцев в Арктике. Тогда они потопили 69 союзных транспортов из 85, которых им удалось уничтожить в этом районе за всю войну. Омрачил радужное настроение гитлеровцев только исход так называемого «новогоднего боя» в Баренцевом море. 31 декабря более слабые британские силы охранения отогнали от конвоя JW-51В два немецких тяжелых крейсера с кораблями сопровождения.

Полярный конвой под новой аббревиатурой JW-51А отправился в декабре 1942 года, за ним до февраля — еще три. Но с марта по ноябрь 1943 года конвои снова не ходили. По сути повторилась ситуация предыдущего года. В послании от 30 марта У. Черчилль снова пишет И. В. Сталину о том, как он с президентом Ф. Рузвельтом «с величайшей неохотой пришли к выводу о невозможности обеспечить соответствующую защиту следующего конвоя в Россию и о том, что без такой защиты не имеется ни малейших шансов на то, что какие-либо из кораблей достигнут Вашей страны ввиду известных германских приготовлений для их уничтожения». Ну, а начиная с мая, «не будет возможным продолжать отправку конвоев северным маршрутом», поскольку все морские силы будут сосредоточены на Средиземном море (опять операции в Средиземноморье вместо обещанного второго фронта!). Снова заверения, что «мы делаем все возможное для увеличения потока снабжения южным путем» и туманные обещания о возобновлении арктических конвоев в начале сентября «при условии, если это позволит диспозиция основных германских кораблей и если обстановка в Северной Атлантике будет такой, что даст нам возможность обеспечить необходимые эскорты и силы прикрытия»³⁶.

В 1943 году поток военных грузов из США и Великобритании через «персидский коридор» в СССР действительно нарастал. Шли суда по тихоокеанскому маршруту. Налаживалась перегонка самолетов по трассе АлСиб. Но ведь и потребности Советского Союза, который вел тяжелейшую кровопролитную войну, оставались очень велики. В Москве ждали, когда же союзники по-настоящему, как там считали, разделят с ней бремя этой великой войны. В этот момент, накануне грядущих грандиозных сражений на советско-германском фронте, англосаксы повторно отказались открыть второй фронт и даже не пожелали рисковать своими кораблями, чтобы хотя бы поскорее доставить самым быстрым северным путем оружие и другие грузы для сражавшейся на суше фактически в одиночку Красной Армии. И это при том, что в 1943 году союзники явно брали верх в битве за Атлантику и их потери на море заметно уменьшились.

Ясно, что такие действия союзников не могли не вызвать в СССР решительного неприятия. Ответ И. В. Сталина, последовавший 2 апреля, был кратким и категоричным. «Я понимаю этот неожиданный акт, — писал он, — как катастрофическое сокращение поставок военного сырья и вооружения Советскому Союзу со стороны США и Великобритании, так как путь через Великий океан ограничен тоннажем и мало надежен, а южный путь имеет небольшую пропускную способность, ввиду чего оба эти пути не могут компенсировать прекращения подвоза по северному пути. Понятно, что это обстоятельство не может не отразиться на положении советских войск»³⁷.

У. Черчиллю пришлось хотя бы для вида соглашаться. «Я признаю все то, что Вы сказали в Вашей телеграмме относительно конвоев. Я заверяю Вас, что сделаю все, что в моих силах, чтобы принять все возможные меры к улучшению положения. Я глубоко соизнаю гигантское бремя, которое несут русские армии, а также их непревзойденный вклад в общее дело»³⁸.

Возобновившись в конце 1943 года, движение конвоев продолжалось до апреля 1944 года, затем очередной перерыв на полярный день и с августа уже без пауз до самой Победы. В 1944 году общая ситуация в ходе войны и состояние Советского Союза были таковы, что прекращение на несколько месяцев отправки конвоев уже не вызывало такой реакции, как раньше. Тем более, что были отлажены перевозки по другим маршрутам. Ленд-лизские грузы полным потоком шли в Советский Союз.

Немцы же уступали свои позиции. Они теряли не только подлодки, но и тяжелые корабли. 26 декабря 1943 года в бою у мыса Нордкап (в самом северном сражении в истории) британский флот потопил немецкий «карманный» линкор «Шарнхорст», пытавшийся перехватить конвои JW-55B и RA-55A. Что касается линкора «Тирпиц», которого так опасались союзники, то он практически всю войну простоял в норвежских фьордах, лишь трижды сделал боевые выходы, пока не был потоплен английской авиацией в ноябре 1944 года.

Устранение угрозы со стороны надводных сил кригсмарине позволило по-новому организовать морские перевозки по северному маршруту. Конвои стали более многочисленными. Потребность в отрядах дальнего прикрытия с участием линкоров отпала, а наличие в эскорте авианосцев и крейсеров ПВО заметно укрепило противовоздушную и противолодочную оборону.

Петсамо-Киркенесская операция Красной Армии в октябре 1944 года лишила гитлеровцев важных баз и аэродромов на Севере. С другой стороны, наступление англо-американских войск на Западном фронте заставило немцев перебросить в Норвегию много подлодок из портов Франции и Бельгии. Их субмарины изменили тактику: теперь они ждали суда союзников у входа в Кольский залив, а не патрулировали за островом Медвежий, как раньше. При выходе конвоя RA-66 из Мурманска 29 апреля 1945 года в последнем бою этой войны немецкая подлодка U-968 потопила британский фрегат «Гудалл». Сам конвой 1 мая был обнаружен самолетом-разведчиком и немцы начали было готовиться к воздушной атаке на него. Однако известие о падении Берлина сделало эти планы бессмысленными.

Последний конвой JW-67 отправился из Шотландии 12 мая 1945 года и прибыл в Кольский залив 20 мая. Через три дня оттуда же по обратному маршруту вышел последний конвой под литерой RA-67, который пришел в пункт назначения 30 мая. На этом история арктических конвоев закончилась.

Хотя, начиная с 1943 года, потери союзников в Арктике были относительно невелики, маршрут в Архангельск и Мурманск оказался самым опасным из всех вариантов доставки в СССР военных грузов. На этом направлении, по американским данным, на судах всех стран потери грузов составили 7% от отправленных, тогда как на пути через Персидский залив — 4%. Несравненно меньшими были потери на Тихом океане. Но и там погибло 28 судов Дальневосточного морского пароходства: в 1941 году — 8, в 1942 году — 4, в 1943 году — 8, в 1944 году — 6, в 1945 году — 2 (последняя потеря случилась 13 июня 1945 года)⁴⁰.

Таблица 5. Статистика полярных конвоев³⁹

| | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | Всего |
|---|------|------|------|------|------|-------|
| Число конвоев, отправленных на север СССР | 8 | 13 | 6 | 9 | 4 | 40 |
| Число судов в конвоях | 64 | 256 | 112 | 284 | 95 | 811 |
| Число обратных конвоев | 4 | 13 | 6 | 9 | 5 | 37 |
| Число судов в обратных конвоях | 49 | 188 | 93 | 249 | 136 | 715 |
| Число судов, вернувшихся из-за ледовой обстановки или полученных повреждений | 45 | 21 | 8 | 6 | 1 | 40 |
| Число судов, потопленных подводными лодками | 1 | 24 | 4 | 7 | 5 | 41 |
| Число судов, потопленных авиацией | — | 36 | — | — | 1 | 37 |
| Число судов, потопленных военными кораблями | — | 3 | — | — | — | 3 |
| Число судов, потопленных авиацией, или подорвавшихся на минах после прибытия в Кольский залив | | | | | | 5 |
| Число судов, затонувших во время штормов | | | | | | 1 |
| Число судов, подорвавшихся на британских минных полях | | | | | | 5 |
| Число судов, потопленных во время плавания вне конвоев | | | | | | 6 |

- ¹ См: Паперно А.Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // Отечественная история. 1997. № 2. С. 107–127; Её же. Ленд-лиз. Тихий океан. — М., 1998.
- ² Рыжков Н.И. Великая Отечественная: ленд-лиз. — М., 2012. С. 148.
- ³ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 149.
- ⁴ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 178–179.
- ⁵ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: Документы и материалы. В 2-х т. Т. 1. 1941–1943. — М., 1984. С. 90, 93. (Далее: Советско-американские отношения...).
- ⁶ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 174.
- ⁷ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 177–178.
- ⁸ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 174.
- ⁹ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 181–183.
- ¹⁰ Коршунов Ю.Л. Россия и США. Страницы морской истории. — М., 2008. С. 183–194.
- ¹¹ См: Глазков В.Д. В небесах мы летали одних // Военно-исторический журнал. 2015. № 1. С. 67–75, № 2. С. 69–76; Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Полярная авиация в России. 1914–1945 гг. Книга 1. — М., 2011. С. 519–543; Хорошилов Э.Е. До встречи на Эльбе была встреча на Аляске // Независимое военное обозрение. № 9. 13–19 марта 2015 года.
- ¹² Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. — М., 1989. С. 160–187; Платонов А.В., Морозов М.Э. "Admiral Scheer" в Карском море // Гангут. 2010, № 56. С. 81–99.
- ¹³ См.: Матишов Г.Г., Афанасенко В.И., Кринко Е.Ф., Курбат Т.Г. Война. Юг. Перелом (лето 1941 — осень 1943 гг.). — Ростов н/Д. 2012; Монин С.М. Ленд-лиз шел через Иран // Международная жизнь. История без купюр. Специальный выпуск. 2012; Его же. «Немцы назначили адмирала ... на Каспийское море». К вопросу об обеспечении ленд-лизингового транзита через Иран и Каспий в 1941–1942 гг. // В кн.: Великая Победа. Т. XI. — М., 2013. С. 193–213.
- ¹⁴ Цит. по: Оришев А.Б. В августе 1941-го. М. 2011. С. 92.
- ¹⁵ См.: Голуб Ю.Г. 1941: Иранский поход Красной Армии. Взгляд сквозь годы // Отечественная история. 2004. № 4; Его же. Малоизвестная страница великой войны: советская оккупация Северного Ирана в августе-сентябре 1941 г. <http://www.sgu.ru/files/nodes/10082/27.pdf>; Любин Д.М. Ввод Красной Армии в Иран летом-осенью 1941 года: Причины, осуществление, последствия. Дисс... канд. ист. наук. Саратов. 2005; Монин С.М. «Дело с Ираном действительно вышло неплохо...» // Международная жизнь. 2011, № 8; Оришев А.Б. В августе 1941-го; Ходеев Ф.П. Советско-английское принуждение Ирана к лояльности в 1941 году // Военно-исторический журнал. 2011. № 9.
- ¹⁶ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В 2-х т. Изд. 2-е. Т. 1. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли. (Июль 1941 г. — ноябрь 1945 г.). М., 1976. С. 27, 31, 33–34. (Далее: Переписка...).
- ¹⁷ Советско-американские отношения... Т. 1. С. 233.
- ¹⁸ Загадки ленд-лиза: Стеттиниус Э. Ленд-лиз — оружие победы. — М., 2000. С. 203. (Далее: Загадки ленд-лиза...).
- ¹⁹ Загадки ленд-лиза... С. 198, 208–216.
- ²⁰ Юнгблюд В.Т., Чучкалов А.В. Политика США в Иране в годы второй мировой войны. — Киров, 2011. С. 136–142; Coakley R.W. The Persian Corridor as a Route for Aid to the USSR // Command Decisions. — Washington, 2000. P. 225–255.
- ²¹ Зорин Л.И. Особое задание. — М., 1987; Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 189.
- ²² Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 192, 199.
- ²³ Секретная переписка Рузвельта и Черчилля в период войны / Пер. с англ. — М., 1995. С. 382–383, 473–475; Френкель М.Ю. Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941–1945 гг. // США: экономика, политика, идеология. 1993, № 5. С. 42–50; Mawdsley E. World War II. A New History. — Cambridge, 2009. P. 248–283.
- ²⁴ Загадки ленд-лиза... С. 215.
- ²⁵ Лота В.И. Сорвать «Эдельвейс»: Советская военная разведка в битве за Кавказ (1942 — Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 1943). — М., 2010. С. 499, 503.
- ²⁶ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 195.
- ²⁷ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 192, 199, 200.
- ²⁸ Рыжков Н.И. Указ. соч. С. 212–213.
- ²⁹ См: Арктические союзные конвои 1941–1945. Санкт-Петербург, 2000; Два конвоя: PQ-17 и PQ-18: Сб.: П. Лунд. PQ-17 — Конвой в ад. Дж. Брум. Конвою рассеяться! П. Смит. Победа в Арктике / Пер. с англ. — М., 2004; Корякин В.С. Война в Арктике. 1941–1945. М., 2013; Полярные конвои. — М., 2003; Полярные конвои в иллюстрациях и статистике. — СПб., 2005; Северные конвои. Исследования, воспоминания, документы. Вып. 1–4. Архангельск. Москва. 1991–2000; Скофилд Б. Русские конвои. Поуп Д. Новогодний бой / Пер. с англ. — М., 2003; Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои. 1941–1945 гг. М. 1997; Хенриксен Х. Мурманские конвои. Военная драма в Арктике и ее участники / Пер. с норв. — Мурманск — Архангельск, 2008; Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне / Пер. с англ. — М., 2003.
- ³⁰ Нахтигаль Р. Мурманская железная дорога (1915–1919 годы): военная необходимость и экономические соображения. — СПб., 2011.
- ³¹ Загадки ленд-лиза... С. 202.

- ³² В 1980-е гг. золото было поднято со дна и поделено между СССР, Великобританией и английской фирмой, проводившей подводные работы. См: Шигин В. В. Загадки золотых конвоев. — М., 2009. С. 290–363.
- ³³ См., например, Блон Ж. Гибель союзного конвоя PQ-17 // Новая и новейшая история. 1993. № 3. С. 196–211; Ллевелин-Джонс М. История конвоя PQ-17: попытка исторически объективной оценки // Гангут. 2011. № 63. С. 88–98.
- ³⁴ Переписка... Т. 1. С. 64–69.
- ³⁵ Портер Д. Кригсмарине. 1935–1945. Германский военный флот: факты и цифры. — Ростов н/Д, 2012. С. 88.
- ³⁶ Переписка... Т. 1. С. 132–133.
- ³⁷ Переписка... Т. 1. С. 134.
- ³⁸ Переписка... Т. 1. С. 135.
- ³⁹ Шофилд Б. Указ. соч. С. 283.
- ⁴⁰ Рыжков Н. И. Указ. соч. С. 184–185.