

Победа — одна на всех

С. М. Монин*

Проблемы военно-экономического сотрудничества СССР с США и Великобританией в 1941–1945 гг. в последнее время привлекают значительное внимание российских исследователей. Так, только в 2000 гг. появились сборники новых документов¹ и воспоминания ветеранов², кандидатские диссертации³, монографии обобщающего типа⁴ или рассматривающие отдельные аспекты проблемы (военные⁵ или политические⁶). Вышла серия «Северные конвои. Исследования, воспоминания, документы» (3-й и 4-й вып., 2000 г.). Публиковались переводные работы⁷, среди которых выделялась книга начальника управления по соблюдению закона о ленд-лизе Э. Стеттиниуса «Ленд-лиз — оружие победы», сопровождавшаяся дополнениями и комментариями современных российских ученых⁸. Появилось большее число журнальных и газетных статей и интернет-ресурсов.

Становление сотрудничества

После начала Великой Отечественной войны самой главной задачей советской дипломатии стало быстрее сплочение всех стран, которые вели борьбу с фашизмом, и создание антигитлеровской коалиции. В Москве рассчитывали, что важнейшим результатом этого станет открытие в близкой перспективе «второго фронта» — лучшего способа поддержки Красной Армии, отчаянно сражавшейся с жестоким врагом. Другое приоритетное направление сотрудничества с союзниками — скорейшее получение

от них военно-экономической помощи, что тоже должно было стать весомым вкладом в будущую общую Победу.

В первые же дни после нападения гитлеровской Германии на Советский Союз лидеры Великобритании и США сделали заявления о готовности поддержать СССР.

Первыми отреагировали англичане. У них появление Восточного фронта вызвало чувство огромного облегчения, ибо теперь угроза смертельного удара гитлеровцев по Британским островам отступила. 22 июня в выступлении по радио премьер-министр Великобритании У. Черчилль, не преминув напомнить, что «за последние 25 лет не было более последовательного противника коммунизма», чем он, тем не менее подчеркнул: «Любой человек или государство, которые борются против нацизма, получают нашу помощь... Отсюда следует, что мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем». Отметив привычку Гитлера уничтожать своих врагов поодиночке, британский премьер продолжил: «Поэтому опасность, угрожающая России, — это опасность, грозящая нам и Соединенным Штатам, точно так же как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и дом, — это дело свободных людей и свободных народов во всех уголках земного шара»⁹.

Американцев происходившие в Европе события затрагивали не так сильно. Они еще были в стороне от мировой войны. Первая официальная реакция США последовала 23 июня из уст исполняющего обязанности государственного

* **Сергей Михайлович Монин** — кандидат исторических наук, доцент кафедры всемирной и отечественной истории, декан факультета базовой подготовки МГИМО (У) МИД России.

секретаря С. Уэллеса. Он тоже подчеркнул, что «для народа Соединенных Штатов... принципы и доктрины коммунистического диктаторства так же невыносимы и так же враждебны их собственным верованиям, как и принципы и доктрины нацистского диктаторства». Однако самая насущная задача на данный момент — остановить Гитлера и разрушить его планы мирового господства. «Отсюда следует, по мнению правительства США, что любая оборона против гитлеризма, любое единение сил, противостоящих гитлеризму, откуда бы эти силы ни исходили, ускорят окончательное поражение нынешних германских руководителей и поэтому будут идти на пользу нашей собственной обороне и безопасности». Президент США Ф. Рузвельт выступил 24 июня на пресс-конференции в Белом доме с обещанием, что Соединенные Штаты окажут Советской России всю возможную помощь в её обороне от нашествия нацистской Германии. Он, однако, отметил, что американская помощь не может быть эффективной в случае, если нацистско-советская война будет скоротечной, а также подчеркнул, что Англия имеет преимущество на поставку самолётов, танков и военного снаряжения. Даже когда США получают список того, что необходимо СССР, заявил президент, нельзя будет просто пойти в магазин и купить то, что нужно, ибо заказы на экспорт делаются загодя. Ф. Рузвельт уклонился от ответа на вопрос одного из журналистов, является ли защита России обороной Соединенных Штатов¹⁰.

Заявления в Лондоне и Вашингтоне, таким образом, были сделаны, но с определенными оговорками и без какой-либо конкретики. Тем не менее Советский Союз приветствовал эти декларации западных лидеров. Председатель Государственного Комитета Оборона И. В. Сталин в своём выступлении по радио 3 июля 1941 г. заявил: «Наша война за свободу нашего Отечества сольётся с борьбой народов Европы и Америки за их независимость, за демократические свободы. Это будет единый фронт народов, стоящих за свободы против порабощения и угрозы порабощения со стороны фашистских армий Гитлера. В этой связи историческое выступление премьера Великобритании г. Черчилля о помощи Советскому Союзу и декларация правительства США о готовности оказать помощь нашей стране, которые могут вызвать лишь чувство благодарности в сердцах народов Советского Союза, — являются вполне понятными и показательными»¹¹.

Заявления западных лидеров не были спонтанными. Еще до 22 июня, чувствуя, что Германия готовится к нападению на Советский Союз, они намеревались поддержать СССР. 15 июня У. Черчилль писал Ф. Рузвельту: «Если разразится эта новая война, мы, конечно, окажем русским всемерное поощрение и помощь, исходя из того принципа, что враг, которого нам нужно разбить — это Гитлер». Ф. Рузвельт в ответ пообещал немедленно публично поддержать «любое заявление, которое может сделать премьер-министр, приветствуя Россию как союзника»¹².

Более того, 21 июня находившийся в тот момент в Лондоне британский посол в СССР С. Криппс сообщил советскому послу в Великобритании И. М. Майскому, что в случае нападения Германии на Советский Союз в Москву в самом срочном порядке будут отправлены военная и экономическая миссии и что британское правительство не допустит никакого промедления в оказании той помощи СССР, на которую оно будет способно¹³.

И все же первое время после начала Великой Отечественной войны западные державы больше говорили о поддержке СССР, чем реально помогали. Даже с учетом того, что быстро наладить масштабные поставки в далёкую от них страну в условиях военного времени действительно было очень непросто. Причины такой медлительности очевидны.

США и Великобритания исходили из собственного видения мира. В правящих кругах западных демократий широко распространено было неприязненное, даже враждебное отношение к СССР, который воспринимался как политический и идеологический противник и геополитический соперник. Даже коренное изменение военно-политической обстановки в мире после 22 июня 1941 г. не поколебало в глазах многих такой негативный имидж Советского Союза. Велик был соблазн воспользоваться взаимным ослаблением и истощением сошедшихся в смертельной схватке двух диктатур для укрепления собственных позиций. Да и веры в то, что Красная Армия устоит против, казалось, непобедимого вермахта было не так уж много.

Характерные для того момента взгляды изложил военный министр США Г. Стимсон в меморандуме, представленном президенту Ф. Рузвельту 23 июня. Полагая, что Гитлер скоро разгромит СССР (на это уйдет «минимум один и максимум три месяца»), военный министр рассуждал: «Начав войну с Россией, Германия

тем самым чрезвычайно облегчила наше положение и создала для нас благоприятные условия действовать незамедлительно с тем, чтобы устранить возможные угрозы до того, как Германия выпутается из русского клубка». В заключение Г. Стимсон признавал: «Для меня... действия Германии представляются почти как ниспосланное Господом Богом чудо». При этом в меморандуме не было ни слова о помощи Советскому Союзу или координации военных усилий с ним¹⁴.

Своё, мягко говоря, прохладное отношение к СССР некоторые деятели не считали нужным скрывать даже во время официальных контактов с советскими представителями. Как вспоминал заместитель руководителя советской военной миссии в Великобритании контр-адмирал Н. М. Харламов, встреча с одним из руководителей военного ведомства Г. Моргенсоном прошла «в стоячку», «руки Моргенсон никому не подал. Сесть не предложил... Слушал рассеянно. А когда заговорил сам, то мы поняли, что имеем дело с ярым противником сотрудничества... Он вообще не видел смысла в англо-советском военном союзе»¹⁵.

Любопытная и очень показательная история произошла с Би-би-си. С сентября 1939 г. радиостанция по воскресным вечерам передавала в эфир национальные гимны всех союзных держав, воюющих против Германии. 22 июня 1941 г. очередным прибавлением к списку этих гимнов должен был стать коммунистический «Интернационал», являвшийся тогда Государственным гимном Советского Союза. Но «как могла благопристойная Би-би-си передавать этот пламенный гимн, не оставляя впечатления, будто одобряет его революционные идеи»? Вопрос разрешился прямым указанием У. Черчилля «ни под каким видом не исполнять „Интернационал“ в программе Би-би-си».

Чтобы как-то сгладить впечатление от этого запрета, английские дипломаты запросили посла И. М. Майского, не будет ли советская сторона возражать против исполнения не Государственного гимна СССР, а какого-нибудь русского патриотического произведения, например увертюры П. И. Чайковского «1812 год». Однако И. М. Майский был «совершенно непреклонен» в своём неприятии этого предложения. В итоге Би-би-си вообще перестала передавать в эфир гимны союзных сторон. Лондонская «Ивнинг Стандарт» в этой связи саркастически предложила вместо «Ин-

тернационала» запустить популярную песенку «Ты заставил полюбить тебя, я этого совсем не хотел»¹⁶.

Видя совершенно не устраивавшие Советский Союз темпы и масштабы военных поставок, 26 августа посол И. М. Майский в беседе с британским министром иностранных дел А. Иденом вынужден был заявить: «Фактически выходит так, что Англия в настоящий момент является не столько нашим союзником, товарищем по оружию в смертельной борьбе против гитлеровской Германии, сколько сочувствующим нам зрителем». «Поменьше бы рукоплесканий, а побольше бы истребителей», — подчеркнул посол¹⁷. Эти высказывания И. Майского, сделанные от его собственного имени, получили полное одобрение Москвы. В телеграмме послу от 30 августа И. В. Сталин писал: «По сути дела, английское правительство своей пассивно-выжидательной политикой помогает гитлеровцам». Те хотят бить своих противников поодиночке. «То обстоятельство, что Англия нам аплодирует, а немцев ругает последними словами, нисколько не меняет дела». Думаю, отмечал советский руководитель, что англичане это понимают. «Чего же хотят они? Они хотят, кажется, нашего ослабления»¹⁸.

У. Черчилль, с которым вскоре встретился И. М. Майский, вынужден был признать, что Советский Союз ведёт борьбу против Германии один «лишь с маленькой поддержкой со стороны британской авиации и что весь расчёт Гитлера построен на ликвидации своих врагов поодиночке». В заключение беседы британский премьер сказал советскому послу: «Не хочу вводить Вас в заблуждение: до зимы мы не сможем оказать вам никакой серьёзной помощи — ни путем создания второго фронта, ни путём обеспечения широкого снабжения нужными вам видами оружия. Всё, что мы можем вам сейчас дать, — это лишь капля в море»¹⁹.

Конечно, для того чтобы наладить отношения с новыми союзниками и создать прочную, эффективно действующую антигитлеровскую коалицию, Москве тоже надо было избавляться от своих комплексов и фобий в отношении западных демократий. К тому же она, видимо, некомфортно чувствовала себя в роли получателя иностранной помощи. Но само тяжёлое положение Советского Союза, в одиночку сдерживавшего натиск гитлеровской военной машины, делало его более открытым к сотрудничеству, готовым принять поддержку от тех,

кого еще недавно клеймил как «империалистов» и «поджигателей войны».

Постепенно, несмотря на все проблемы и трудности как объективного, так и субъективного свойства, военно-экономическое сотрудничество СССР с США и Великобританией налаживалось. Этому способствовало прежде всего героическое сопротивление советского народа гитлеровским захватчикам. Прошли и «минимум один и максимум три месяца», отпущенные Красной Армией военным министром США, и все сроки по плану «Барбаросса», отведенные Гитлером для её уничтожения, а конца войне не было видно. Советский Союз продолжал сражаться.

27 июня 1941 г. в Москву прибыли британские военная и экономическая миссии. 12 июля было подписано соглашение между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии. Первый пункт этого документа обязывал стороны взаимно «оказывать друг другу помощь и поддержку всякого рода...»²⁰. Для организации заказов военных материалов в июле Лондон посетила советская военная миссия во главе с генералом Ф. И. Голиковым, которая затем направилась в США. 16 августа было заключено англо-советское соглашение о взаимных поставках, кредите и клиринге. Великобритания предоставляла Советскому Союзу кредит в 10 млн ф. ст. из расчёта 3 % годовых сроком в среднем на 5 лет. По требованию англичан 40 % поставок полагалось оплатить либо в долларах, либо в золоте²¹.

24 июня американские власти разрешили советской стороне расходовать средства из советских денежных фондов, блокированных в США в январе 1940 г. Была смягчена дискриминационная практика в торговле с СССР. Закон о нейтралитете не применялся к Советскому Союзу, что позволяло поставлять ему американское вооружение. Характерно, однако, что С. Уэллес, заявляя об этом решении, обосновал его тем, что война между СССР и Германией не угрожает интересам США или их граждан²².

30 июня советское правительство представило американцам заявку на необходимые ему виды вооружения и промышленное оборудование, а также поставило вопрос о предоставлении кредита на 5 лет. Однако переговоры об этих поставках недопустимо затягивались. Через месяц после вручения заявки на оружие ответа на неё не последовало, а по заявке на

промышленное оборудование был получен неудовлетворительный и недостаточно конкретный ответ. «Вопросы решаются невероятно медленно, без учёта темпов и размаха войны», — жаловались в Москву советские представители, работавшие с американцами²³. Президент Ф. Рузвельт предложил создать «комитет трех» из представителей США, Великобритании и СССР для согласованного решения вопросов о развёрстке американского снабжения²⁴. Но тогда этот комитет так и не заработал. Предоставление кредитов американская сторона обуславливала встречными поставками стратегического сырья из СССР (цветные металлы, платина, иридий и т.д.).

Особое значение для налаживания сотрудничества между СССР и США имел визит в Москву 29 июля — 1 августа Г. Гопкинса, личного представителя президента и руководителя администрации ленд-лиза²⁵. Из поездки в СССР и встреч с И. В. Сталиным и В. М. Молотовым американский политик вынес твёрдое убеждение, что русские будут сражаться до конца и выстоят, несмотря ни на что. «Я очень уверен в отношении этого фронта, — телеграфировал Г. Гопкинс своему президенту. — Моральное состояние населения исключительное высокое. Здесь существует безграничная решимость победить»²⁶. Ф. Рузвельт оценил советы своего помощника.

4 августа между СССР и США была достигнута договорённость о продлении до августа 1942 г. торгового соглашения и об оказании экономического содействия Советскому Союзу. Американская сторона выразила готовность «самым дружественным образом» рассматривать советские заказы на товары и материалы для нужд обороны СССР, выдавать «неограниченные лицензии» на экспорт в Советский Союз и благожелательно рассматривать предложения об использовании американских транспортных средств для доставки указанных товаров²⁷.

На состоявшейся 9–12 августа у берегов Канады встрече Ф. Рузвельта и У. Черчилля с участием высших военных чинов обеих стран Г. Гопкинс доложил об итогах своей поездки в Москву. Лидеры США и Великобритании заявили о готовности оказывать СССР помощь поставками необходимых ему материалов и предложили провести трехстороннюю конференцию по этим вопросам.

Надо отметить, что в первые месяцы войны поставки в СССР были невелики. Так, за июль–

сентябрь из США поступило 59 истребителей и 500 грузовиков²⁸. Из Великобритании пришёл один конвой.

С 29 сентября по 1 октября 1941 г. в Москве проходила первая межсоюзническая конференция по вопросу военных поставок Советскому Союзу. Делегацию СССР возглавлял нарком иностранных дел В. М. Молотов, США — представитель президента А. Гарриман (он в то же время отвечал за британское направление в американской программе по ленд-лизу), Великобритании — министр снабжения У. Бивербрук. В работе конференции принял участие И. В. Сталин. В итоге был подписан протокол, согласно которому западные державы обязались поставлять Советскому Союзу с 1 октября 1941 г. по конец июня 1942 г. ежемесячно 400 самолётов (100 бомбардировщиков и 300 истребителей), 500 танков (не более 50 % малых), сотни зенитных и противотанковых орудий, разведывательные автомобили, а также алюминий, олово, свинец, никель, медь, сталь и другие металлы и сплавы, порох, промышленное оборудование, продовольствие и др.²⁹.

Важность и актуальность Московской конференции и её решений подчеркивались тем, что она проходила в те дни, когда немецко-фашистские войска начали решительное наступление на Москву и, прорвав оборону Брянского фронта, ринулись к советской столице.

30 октября правительство США предоставило СССР беспроцентный заём в 1 млрд долл. на оплату поставок вооружений и сырья с тем, чтобы выплаты по займу начались через 5 лет после окончания войны и производились в течение 10 лет после истечения этого пятилетнего периода. В послании Ф. Рузвельту от 4 ноября И. В. Сталин оценил этот шаг как «исключительно серьёзную поддержку Советского Союза в его громадной и трудной борьбе с нашим общим врагом...»³⁰.

7 ноября 1941 г. Соединенные Штаты распространили на СССР действие закона о ленд-лизе³¹. До этого все поставки осуществлялись за наличный расчет. Великобритания начала поставки в СССР на условиях ленд-лиза еще в сентябре.

В феврале 1942 г. Ф. Рузвельт сообщил И. В. Сталину о своём решении выделить СССР еще 1 млрд долл. на тех же условиях, что и до этого³².

11 июня 1942 г. СССР и США подписали Соглашение о принципах, применимых к вза-

имной помощи в ведении войны против агрессии. Этот документ был составлен по образцу соглашений, заключенных с февраля 1942 г. США с Великобританией и рядом других государств — получателей американской помощи по ленд-лизу. Вместе с подписанным 26 мая 1942 г. англо-советским союзным договором эти два документа окончательно оформили союз СССР, США и Великобритании в войне против гитлеровской Германии и её сообщников. Одним из существенных аспектов этого союза было военно-экономическое сотрудничество трёх держав.

Поставки союзников в СССР в период с 1 октября 1941 г. по 30 июня 1942 г. осуществлялись в соответствии с первым (Московским) протоколом, в период с 1 июля 1942 г. по 30 июня 1943 г. — в соответствии со вторым (Вашингтонским) протоколом, в период с 1 июля 1943 г. по 30 июня 1944 г. — в соответствии с третьим (Лондонским) протоколом и в период с 1 июля 1944 г. по 30 июня 1945 г. — в соответствии с четвёртым (Оттавским) протоколом.

Обязательства по первому протоколу обеспечивали главным образом англичане, которые проводили конвои через северные моря. По второму протоколу поставки должны были распределяться между Соединенными Штатами и Великобританией примерно поровну. Начиная с третьего протокола поставки обеспечивались в основном США. Тогда же к оказанию помощи СССР подключилась Канада.

Поставки шли по нарастающей, и основная их часть была осуществлена в 1943–1945 гг. На два последних протокола пришлось 57 % всех грузов военного времени. Правда, график, номенклатура и объёмы поставок поначалу не всегда выдерживались. Это объяснялось как объективными обстоятельствами и трудностями, так и наличием у сторон несовпадающих собственных интересов, разным пониманием ими путей и методов достижения общих военно-политических целей.

Маршруты сотрудничества

Когда СССР, США и Великобритания проявили политическую волю к сотрудничеству и юридически оформили предоставление военно-экономической помощи Советскому Союзу, важнейшее значение приобрел вопрос о конкретных способах и путях оказания этой помощи.

Основные маршруты поставок в СССР грузов по ленд-лизу

Маршруты	Тоннаж, тыс. т	%
Тихоокеанский	8244	47,1
Трансиранский	4160	23,8
Арктические конвои	3964	22,6
Черное море	681	3,9
Советская Арктика	452	2,6
Всего	17 501	100,0

Тихоокеанский маршрут

Тихоокеанский путь в годы войны оказался главным³³, по нему прошла почти половина грузов по ленд-лизу. Там было относительно спокойно до декабря 1941 г., когда Япония напала на США и весь регион стал театром Второй мировой войны. В то же время с самого начала имелись свои трудности в налаживании сотрудничества Советского Союза и Соединенных Штатов.

Геостратегическое положение СССР на Тихом океане было очень невыгодным. Все проливы, ведущие к портам советского Приморья, контролировались Японией, которой тогда принадлежали южный Сахалин и все Курильские острова. Пролив Цугару (Сангарский) между японскими островами Хоккайдо и Хонсю был закрыт для прохода советских судов во время войны. Попасть, например, во Владивосток через другой незамерзающий пролив — Корейский — можно было, лишь сделав крюк на юг мимо других японских островов. Первый Курильский пролив между Шумшу, самым северным из Курильских островов, и Камчаткой, а также пролив Лаперуза между Сахалином и Хоккайдо зимой замерзали, как и мелководный Татарский пролив между Сахалином и материком. Поэтому крупнотоннажные суда нередко приходилось разгружать в Петропавловске-Камчатском.

Сказывались сложность и напряженность политических взаимоотношений между тихоокеанскими государствами. Когда в августе 1941 г. во Владивосток пришли танкеры с нефтью, закупленной Советским Союзом у США, это вызвало тревогу в Токио. Советской стороне было заявлено, что перевозка американских стратегических материалов, в том числе авиационного бензина, через прибрежные японские воды раздражает общественное мнение Японии,

так как продажа ей такого бензина запрещена. Утверждалось, что американская нефть могла предназначаться китайскому правительству Чан Кайши, против которого Япония вела войну, а сами эти материалы могли использоваться в возможной будущей войне на Тихом океане. Более того, эти грузы могли попасть на европейский театр военных действий, что затрагивало обязательства Японии по Тройственному пакту перед Германией и Италией. Соответствующие заявления делались японским МИДом советскому послу в Токио К. А. Сметанину, а японский посол в Москве И. Татэкава говорил об этом наркому иностранных дел В. М. Молотову³⁴. Аналогичные протесты японцы заявляли Соединенным Штатам.

В Токио опасались, что Чан Кайши примет участие в конференции СССР, США и Великобритании по вопросам военно-экономического сотрудничества (Москва, сентябрь–октябрь 1941 г.) и решения конференции будут вредны для интересов Японии. В Стране восходящего солнца боялись, что в обмен на военные поставки СССР может предоставить США военные базы в Приморье и на Камчатке, и это создаст «северную часть кольца — окружения Японии»³⁵. Эти тревоги Токио сохранялись вплоть до 1945 г. Между тем Советский Союз отклонял неоднократно выдвигавшиеся Соединенными Штатами соответствующие предложения. Советской дипломатии пришлось потратить немало усилий на то, чтобы опасения японцев не вызвали преждевременного обострения их отношений с СССР и уж тем более открытого конфликта.

После начала полномасштабной войны на Тихом океане в декабре 1941 г. ситуация с перевозками грузов в СССР намного осложнилась. Теперь здесь не могли ходить американские транспорты, которые стали бы мишенью для японского флота. Использовались только суда под советским флагом с советскими экипажами. Неудивительно, что чуть ли не главной проблемой для советской стороны стала нехватка собственных транспортных средств. В значительной степени она была преодолена за счет поставок из США по ленд-лизу судов типа «Либерти» — типовых транспортных судов, строившихся на американских верфях поточным методом. Всего в распоряжение СССР на Тихом океане было передано 38 сухогрузов типа «Либерти», 8 танкеров, а также около сотни старых судов.

За 18–20 суток суда с западного побережья США добирались до дальневосточных портов

ПОМНИМ

В годы «холодной войны» воспоминания о советско-американском боевом союзе в 1941–1945 гг. были не в почете по обе стороны океана. В последние десятилетия ситуация изменилась и об этом союзе вспоминают часто и охотно.

В августе 2006 г. в Фэрбенксе, штат Аляска, был торжественно открыт памятник советским и американским летчикам-перегонщикам, летавшим в сложнейших условиях АлСиба и воплощавшим дух сотрудничества союзников в годы войны. В городе Джуно создан исследовательский центр Аляска — Сибирь.



Мемориалы героям АлСиба есть также в российских городах Якутске, Ленске (Якутия) и Киренске (Иркутская область). В Красноярске на «доме Мазурука» установлена памятная доска в честь летчиков и технического персонала АлСиба. На братской могиле 30 лётчиков, погибших 17 ноября 1942 года в Красноярске, поставлен памятник.

СССР. Обычно они шли по одному без какой-либо охраны. Судовые огни полагалось включать только за 150 миль от границы территориальных вод Японии.

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. Несколько транспортов были уничтожены неопознанными подводными лодками, а около десятка погибли при невыясненных обстоятельствах.

Для приема крупнотоннажных судов пришлось реконструировать порт во Владивостоке, сооружать новые порты. Доставленные по морю грузы далее по Транссибирской магистрали везли в европейскую часть СССР. Зачастую при

этом использовался подвижной состав, полученный по ленд-лизу из США. Через Тихий океан в основном поступали машины и оборудование, продовольствие, нефтепродукты.

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. Так появилась программа «Майнпост». В ней отдельно были выделены поставки, необходимые для подготовки советского Тихоокеанского флота к войне с Японией (программа «Хала»). 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 и гидроакустика. О масштабах этой работы говорят такие цифры: советский флот получил 149 кораблей, а подготовку прошли около 12 тысяч моряков, в том числе 750 офицеров³⁶.

Рядом с тихоокеанским морским маршрутом проходил воздушный путь, связавший два союзных государства и получивший название **трассы Аляска — Сибирь (АлСиб)**³⁷.

9 октября 1941 г. Государственный Комитет Обороны (ГКО) принял решение об организации воздушного перегона самолетов из США в СССР. Наладить подобный воздушный мост было очень непросто. Из нескольких вариантов был выбран маршрут от города Фэрбэнкса на Аляске через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы и Якутии до Красноярска. С осени 1941 г. в авральном режиме развернулись подготовительные работы. Основную рабочую силу составляли заключённые, хотя привлекались и местные жители. 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.

Впечатляло расстояние, которое должен был преодолеть каждый самолёт, чтобы, вылетев с заводской площадки где-то в США, в конечном счёте приземлиться на советском фронтовом или флотском аэродроме. Протяженность трассы от Фэрбэнкса до Красноярска составляла порядка 6,5 тыс. км, из них по территории СССР — 5 тыс. км. Но к этому надо прибавить много тысяч километров над американской и канадской территорией, а потом над советской — от Красноярска до европейской части СССР. Всего набегало около 14 тыс. км.

Движение по воздушной трассе Аляска — Сибирь было открыто 6 октября 1942 г., 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 начиналась трасса АлСиб. Оттуда летели до Фэрбэнкса на Аляске. Эту часть трассы длиной более 3,5 тыс. км иногда называли АлКан (Аляска — Канада). Не-

подаляку от Фэрбэнкса на американской авиабазе Ленд Филд находились 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 «эстафетным» способом, сменяя друг друга, советские лётчики пяти авиаполков доводили самолёты до Красноярска. Далее боевые машины отправлялись по маршруту Новосибирск — Омск — Свердловск (совр. Екатеринбург) — Казань — Москва, а уже оттуда разлетались по полевым аэродромам. Самолёты обычно шли строем «клин»: впереди и сзади бомбардировщики, в середине — истребители. Бомбардировщики и транспортные самолёты могли лететь поодиночке. Обратное на каждом этапе лётчиков доставляли на транспортных самолётах.

Специально для АлСиба была сформирована 1-я перегоночная авиадивизия, состоявшая из пяти строевых и одного транспортно-го 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 г. Для службы в дивизии отбирались самые опытные лётчики. Особенно ценились пилоты полярной и морской авиации. Так, 13-й авиаполк особой морской авиационной группы Северного флота, прикрывавший союзные конвои, был репрофилирован на перегонку самолётов. Перегонка самолётов приравнивалась к боевым вылетам. Многие лётчики-фронтовики успешно летали по АлСибу, а перегонщики, перейдя во фронтовую или флотскую авиацию, успешно применяли свой опыт обращения с американской боевой техникой.

Столь строгий отбор был обусловлен крайне сложными и тяжёлыми условиями, в которых приходилось действовать советским авиаторам. Конечно, вражеских истребителей или зениток на АлСибе можно было не опасаться. Но здесь были свои напасти.

Полёты проходили в крайне сложных природно-географических и климатических условиях: в дождь, снег, туман, в дыму от лесных пожаров, в жесточайшие морозы (до -60° и даже до -70°), при сильном ветре и низкой облачности. Самолёты обледеневали, магнитные компасы оказывались ненадежны, точных

карт не было. А под крылом самолёта — десятки и сотни километров бескрайней тундры, тайги и гор, где нет жилья и уж тем более возможности, если что случится, спокойно приземлиться и получить техническую помощь. 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 г. — 114 шт., 1943 г. — 2465 шт., 1944 г. — 3029 шт., до сентября 1945 г. — 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 советские послы в США М. М. Литвинов и А. А. Громыко.

С тихоокеанским маршрутом был сопряжен **арктический**. Суда с американскими грузами собирались в бухте Провидение и при необходимости в сопровождении ледоколов шли из Тихого океана Северным морским путем в Архангельск и Мурманск. По понятным причинам масштабы перевозок здесь были невелики.

Трансиранский маршрут

По-другому этот маршрут назывался «южный» или «Персидский коридор».

Возможность использования территории Ирана для поставок в СССР приходила на ум при первом же взгляде на карту, особенно если на ней была обозначена Трансиранская железная дорога, проходящая от Персидского залива до Каспийского моря. Как выразился один иранский дипломат, через Иран можно было организовать «безопасный черный ход» для поставок в Россию³⁸. Причем всё это было в относительно спокойном регионе, вдали от Атлантики и Средиземноморья, ставших ареной ожесточённых сражений, и от Тихого океана, где тоже вот-вот должен был полыхнуть огонь войны.

Решение иранской проблемы стало для участников формирующейся антигитлеровской коалиции, пожалуй, первым опытом достижения договоренности по важному международному вопросу и проведения совместной военно-политической акции.

В прошлом Иран был традиционным местом соперничества России и Британии. Так было в царское время (хотя в 1907 г. было подписано англо-русское соглашение о разделе Персии на сферы влияния) и в 1920–1930-х гг. при советской власти. Еще совсем недавно в связи с советско-финской войной англичане и французы планировали нанесение удара по бакинским нефтепромыслам через территорию Ирана.

Однако со второй половины 1930-х гг. Москва и Лондон стали терять свои позиции в этой стране под натиском Берлина³⁹. Влияние нацистов ощущалось буквально везде: «от шахского двора до тегеранского базара». Есть мнение, что даже замена в 1935 г. названия страны с Персии на Иран («Иран» от древнеиранского «Агу-апат» — страна ариев) была проведена с подачи германских дипломатов, активно проталкивавших теории об общем «арийском происхождении» и «арийском братстве» немцев и иранцев. Гитлеровцы интересовались Ираном как стратегическим плацдармом для действий против СССР и Британской империи, а также как источником сырья, прежде всего нефти (четвертое место по добыче в мире). Хотя правитель страны Реза-шах Пехлеви при всех своих прогерманских симпатиях старался все же сохранять самостоятельность и нейтралитет, была опасность того, что фашисты добьются своего. По некоторым данным, немцы в 1940 г. готовили переворот с целью привести к власти послушное им правительство и изгнать из страны англичан. Тогда их замыслы сорвались. В 1941 г. гитлеровцы вернулись к этим своим планам. Подтверждением этой версии могло считаться то, что в первых числах июня Иран посетил шеф абвера В. Ф. Канарис⁴⁰.

Что бы мог означать такой визит, англичанам гадать не надо было. Вслед за поездкой руководителя германской военной разведки в Ирак к власти в этой стране в апреле 1941 г. пришло правительство Р. Аль-Гейлани, которое открыто выступило против Британии. Англичане в ответ перебросили войска на свою военную базу в Басре, а в мае начали боевые действия против иракских вооруженных сил. Немцы же по договоренности с вишистским режимом во Франции стали переправлять военные материалы по воздуху через Сирию в Ирак. Вишисты в Дамаске намеревались перекрыть нефтепровод, обеспечивавший топливом британский флот в Средиземном море. Закончи-

лось все это тем, что английские войска 30 мая взяли Багдад и свергли режим Р. Аль-Гайлани. Одновременно с действиями в Ираке англичане совместно со сторонниками «Свободной Франции» развернули наступление на Сирию и Ливан. Бои с вишистами закончились только к середине июля 1941 г. установлением контроля союзников над этими странами. Не мудрено, что англичане после этих побед, не теряя кураж, легко могли переключиться на планирование операции против Ирана. На таком фоне между Москвой и Лондоном развернулось обсуждение возможности совместных действий в «иранском вопросе».

Конечно, мотивы сторон не во всем совпадали. Англичан заботило сохранение контроля над иранской нефтью, главную роль в добыче и переработке которой играла Англо-иранская нефтяная кампания. Ее заводы обеспечивали топливом британские войска к востоку от Суэца, флот на Средиземном море и в Индийском океане и являлись единственными производителями авиационного топлива в регионе. В стратегическом плане важно было соединить зоны действия британских войск на Ближнем Востоке и в Индии.

Советскому Союзу надо было обеспечить безопасность своих южных рубежей, в особенности своих основных нефтепромыслов в Баку. Москва также хотела создать задел для укрепления собственного влияния в соседней стране, не оставляя её под единоличным контролем новоиспеченного союзника.

Но очевидными были и общие мотивы действий СССР и Великобритании. Во-первых, это уничтожение германской «пятой колонны» в Иране и тех угроз, которые она создавала для союзников. Во-вторых, гарантирование поставок англосаксами военных материалов в Советский Союз через «персидский коридор». Причем если первая задача будет в значительной степени решена уже в конце лета — осенью 1941 г., то значение второй будет только возрастать.

Вопрос о поставках в СССР через «персидский коридор» встал с первого же дня Великой Отечественной войны. В 12:00 22 июня первый заместитель народного комиссара иностранных дел СССР А. Я. Вышинский принял временного поверенного в делах Великобритании в СССР Г. Баггалея. Английский дипломат заговорил о развитии сотрудничества двух стран, в частности о готовности своего правительства оказать помощь в снабжении СССР через Владивосток

или Персидский залив. При этом он сослался на беседу министра иностранных дел А. Идена с советским послом И. М. Майским⁴¹.

28 июня народный комиссар внешней торговли СССР А. И. Микоян с конкретными цифрами обсуждал с послом С. Криппсом и его сотрудниками пропускную способность Транс-иранской железной дороги, а также иранских шоссейных дорог и возможности наращивания поставок.

И. В. Сталин неоднократно говорил о ситуации в Иране с британским послом С. Криппсом. Так, указав 8 июня на необходимость демарша в Тегеране, они уже 10 июля сошлись во мнении, что дипломатические меры, может быть, придется поддержать военными. О том же говорил У. Черчилль с советским послом И. М. Майским⁴².

Интересно отметить, что, по воспоминаниям советского дипломата В. М. Бережкова, Москве долгое время не удавалось найти общий язык с США по иранскому вопросу. Американский посол Л. Штейнгардт во время посещения Наркоминдела вновь и вновь пускался в рассуждения о том, что по отношению к Ирану не следует принимать резких мер, что лучше постараться уговорить старого Реза-шаха пресечь деятельность гитлеровской агентуры и установить более тесные отношения с союзниками. Тогда, дескать, можно будет решить и все другие вопросы, в частности проблему налаживания транспортного пути от Персидского залива до советской границы. С большим трудом советским дипломатам удалось снять возражения США против англо-советской акции в Иране⁴³.

Москва поддерживала контакты с Тегераном. Советская сторона заявляла, что готова принять немедленные меры к доставке по своей транспортной сети транзитных грузов в Иран, в том числе вооружения. Но в ответ слышала от Реза-шаха и от его премьер-министра А. Мансура, что они в принципе не возражают против транзита советских грузов, но категорически против перевозок оружия. При этом делалась ссылка на нейтралитет Ирана⁴⁴.

В нотах от 26 июня, 19 июля и 26 августа советское правительство обращало внимание Тегерана на подрывную и шпионско-диверсионную деятельность германских агентов в Иране, требовало пресечь их активность и выслать немцев из страны. Аналогичные требования выдвигала Великобритания. С иранской стороны следовали рассуждения, что, мол, немцев раньше ни в чем

нельзя было обвинить, что ведется следствие и т.п.⁴⁵. «Стремление не обидеть немцев проходит красной нитью в политике Ирана», — докладывал 10 августа в Москву советский посол в Тегеране А. А. Смирнов⁴⁶.

Нежелание иранских властей пропускать через свою территорию оружие для СССР (а без этого «коридор» сразу терял свое значение) и нейтрализовать германскую «пятую колонну», надо полагать, стало последним толчком к военной акции со стороны союзников. Стороны приступили к планированию военной операции и ее практической подготовке.

Утром 25 августа 1941 г. от имени правительств СССР и Великобритании в Тегеране были вручены ноты с объяснением причин, побудивших их ввести свои войска на территорию Ирана.

Со стороны СССР решение о вводе войск имело твердое юридическое обоснование. В феврале 1921 г. был подписан советско-иранский договор. Его 5-я и 6-я статьи касались безопасности Советского государства и предусматривали возможность военной акции. В частности, статья 6-я гласила, что в случае, «если со стороны третьих стран будут иметь место попытки путем вооруженного вмешательства осуществлять на территории Персии захватную политику или превращать территорию Персии в базу для военных выступлений против России, если при этом будет угрожать опасность границам Российской Советской Федеративной Социалистической Республики или союзных ей держав и если Персидское Правительство после предупреждения со стороны Российского Советского Правительства само не окажется в силе отвести эту опасность, Российское Советское Правительство будет иметь право ввести свои войска на территорию Персии, чтобы, в интересах самообороны, принять необходимые (военные) меры»⁴⁷.

У Великобритании подобного обоснования не было. У Черчилль по поводу ввода британских войск смог лишь блеснуть знанием латыни. «*Inter arma silent leges*» («когда говорит оружие, законы молчат») написал он в своих мемуарах⁴⁸.

С позиции международного права, как справедливо отмечает А. Б. Оришев, только действия Великобритании в августе 1941 г., но никак не СССР, можно характеризовать как «оккупацию»⁴⁹.

С советской стороны для иранской экспедиции были выделены 44-я и 47-я армии Закавказского фронта (образован 23 августа на

базе Закавказского военного округа), а также 53-я армия Среднеазиатского военного округа. Командовал Закавказским фронтом генерал-лейтенант Д. Т. Козлов. Разработал план операций советских войск начальник штаба фронта И. Ф. Толбухин. С британской стороны были в основном задействованы англо-индийские войска, дислоцированные в Ираке.

Утром 25 августа советские войска из Закавказья вступили на территорию Ирана. Через день границу перешли советские войска со стороны Туркмении. 25 августа, со стороны Ирака, от Басры и Багдада, двинулись в наступление англо-индийские войска. Началась операция «Согласие» (англ. *Operation Countenance*). 29 августа союзники вошли в непосредственный контакт друг с другом. По взаимной договоренности зона радиусом 100 км от Тегерана осталась незанятой.

27 августа правительство Али Мансура подало в отставку. Новое правительство М. Форути отдало приказ своей армии не оказывать сопротивление. Его, впрочем, практически и не было, не считая sporadических и локальных эпизодов. 29–30 августа иранские военнослужащие сложили оружие.

В послании, полученном в Москве 30 августа, У. Черчилль писал И. В. Сталину: «Известие о том, что персы решили прекратить сопротивление, весьма приятно». И далее: «При всей важности защиты нефтяных источников целью нашего вступления в Персию было в еще большей степени стремление установить еще один сквозной путь к Вам, который не может быть перерезан. Имея это в виду, мы должны реконструировать железную дорогу от Персидского залива до Каспийского моря и обеспечить ее бесперебойную работу...»

В письме, отправленном 3 сентября, И. В. Сталин ответил лаконично: «Дело с Ираном, действительно, вышло неплохо». Но далее советский лидер подчеркнул: «Совместные действия британских и советских войск предрешили дело. Так будет и впредь, поскольку наши войска будут выступать совместно. Но Иран только эпизод. Судьба войны будет решаться, конечно, не в Иране»⁵⁰. Прозрачный намек на то, что совместные боевые действия русских и англичан необходимы в непосредственной борьбе с главным врагом — Германией.

8 сентября СССР, Великобритания и Иран заключили соглашение, предусматривавшее размещение советских и британских войск в Иране. Поскольку иранские власти тянули

с выполнением требований союзников, последние вынуждены были ввести свои войска в Тегеран. Реза-шах отрёкся и покинул страну. Престол перешёл к его сыну Мохаммеду Реза Пехлеви, который будет править вплоть до исламской революции 1978–1979 г. Официальные представители Германии и её союзников, а также большинство их агентов были высланы из страны.

29 января 1942 г. был подписан договор о союзе между СССР, Великобританией и Ираном. Союзники обязались уважать территориальную целостность, суверенитет и политическую независимость Ирана и защищать его от всякой агрессии со стороны Германии, а также оказывать ему экономическую помощь. СССР и Великобритания получили право «содержать на иранской территории сухопутные, морские и воздушные силы в таком количестве, в каком они считают необходимым», а также неограниченное право использования, поддержания, охраны и в случае военной необходимости контроля над всеми средствами коммуникаций по всему Ирану, включая железные, шоссейные и грунтовые дороги, реки, аэродромы, порты и т.д. Иран, в свою очередь, брал на себя обязательство «сотрудничать с союзными государствами всеми доступными ему средствами и всеми возможными путями с тем, чтобы они могли выполнить вышеуказанные обязательства». Не позднее чем через 6 месяцев после окончания военных действий союзных государств с Германией их войска должны были покинуть территорию Ирана⁵¹.

Однако сразу использовать иранскую территорию для масштабной помощи Советскому Союзу было невозможно из-за слабости транспортной инфраструктуры страны. В августе 1941 г. по этому маршруту можно было перебрасывать всего 10 тыс. тонн грузов в месяц. Трансиранская железная дорога, соединявшая Каспийский порт Торкеман с городом Шапур (совр. Бендер-Хомени) на берегу Персидского залива, была введена в строй в 1939 г., но для новых задач уже требовалась её реконструкция. Её пропускная способность поначалу составляла всего по 2 состава в каждую сторону в сутки. Расширять надо было и иранские порты в Персидском заливе и на Каспии.

Союзники решительно взялись за дело. Англичане с осени 1941 г. начали необходимые работы, направляя в Иран технику и материалы с Британских островов и из Индии. В конце года

к работам были привлечены и американские специалисты. Довольно скоро они взяли в свои руки всю программу обеспечения поставок по ленд-лизу в СССР через «Персидский коридор». Численность американских военных и специалистов в Иране в конце войны достигла 30 тыс. человек.

Под руководством западных инженеров были реконструированы железные дороги, построены автодороги, идущие с юга на север страны. США поставили локомотивы и подвижной состав.

К октябрю 1942 г. объем поставок вырос до 30 тыс. тонн грузов, а к маю 1943 г. — до 100 тыс. тонн в месяц.

Пройдя через территорию Ирана, грузы далее поступали в советское Закавказье или — в меньшей степени — в Среднюю Азию. Значительная часть доставлялась на советскую территорию морским путем по Каспийскому морю. Здесь вступала в дело Каспийская военная флотилия. Но до конца 1942 г., пока не началось изгнание немцев с Северного Кавказа, ее корабли и суда подвергались активным атакам немецкой авиации, прежде всего в районе Астрахани.

Перегонка автомобилей (как правило, с полным кузовом грузов) осуществлялась в очень сложных климатических и природных условиях. Узкие горные дороги, раскалённые пустыни с пыльными бурями, жара и непогода — всё это приходилось преодолевать советским и местным водителям. Не мудрено, что на 2,5 тыс. км пути осталось немало их могил.

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.

Чтобы облегчить и ускорить поставки транспортных средств в СССР, американцы построили в Иране несколько автосборочных предприятий. Они находились под управлением «General Motors Overseas Corporation». Так, в Андимешке находился завод ТАР-I (*Truck Assembly Plant*); в Хорремшахре — ТАР-II. Собранные на этих заводах автомашины (в основном это были «студебеккеры») своим ходом шли к советской границе. Всего с иранских предприятий в СССР было отправлено более 184 тыс. автомобилей.

Были возведены также авиасборочные предприятия, на которые морем поступали комплектующие. Собранные самолёты с советскими экипажами из специальных перегоночных полков

перелетали на советскую территорию. Работа на авто- и авиасборочных предприятиях, расположенных на юге Ирана или в Ираке, также требовала максимальной отдачи от местных рабочих, от американских и английских инженеров, от советских лётчиков и сотрудников приёмных комиссий. Работать зачастую приходилось с 3–4 часов до 11 часов утра. Позднее металл раскалялся настолько, что можно было получить ожоги.

Минусом трансиранского маршрута была затрата очень большого времени для его преодоления. Суда с Восточного побережья США вокруг Африки шли до портов Персидского залива около 75 дней. Это срок удалось сократить только после того, как в 1943 г. из войны вышла Италия и появилась возможность идти не вокруг Африки, а через Средиземное море.

Для переброски самолётов был налажен трансафриканский маршрут. 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 британских (с конца 1942 г. и французских) владений в Западной Африке, оттуда в Хартум и далее в Каир и по всему Ближнему Востоку. Позднее маршрут был продлен в Индию и на Дальний Восток. После открытия авиабазы на острове Вознесения (июль 1942 г.) летать через Атлантику могли не только 4-моторные, но и 2-моторные самолёты. Истребители везли в разобранном виде на судах и собирали на заводе в Такоради (Гана), откуда они шли над Африкой своим ходом.

Американцы развернули на этом маршруте всю необходимую инфраструктуру: наладили навигацию, радиосвязь и метеослужбу, построили взлетно-посадочные полосы с твёрдым покрытием, ангары, ремонтные и сборочные заводы и др. Это был самый быстрый путь поставок вооружений по воздуху из США в Азию, Европу и Африку. Тем более что зимой летать через Северную Атлантику было практически невозможно и путь через Бразилию и Западную Африку приобретал особое значение.

Одно из продолжений трансафриканского маршрута пошло через Персидский залив и Иран в Советский Союз⁵².

Таким образом, «персидский коридор», объединив морские, воздушные и сухопутные пути ленд-лизовских поставок в СССР, сыграл важную роль в налаживании военно-экономи-

ческого сотрудничества стран антигитлеровской коалиции⁵³.

В самом конце войны суда с ленд-лизовскими грузами из Средиземного моря могли идти уже не только в Персидский залив, но и в **Черное море**. Но за короткое время объем помощи по этому маршруту составил лишь несколько процентов.

Арктические конвои

Арктические конвои еще называются «северными», «полярными», «мурманскими» или «союзными» конвоями⁵⁴.

Этот путь был самым коротким, самым быстрым, но и самым опасным. Благодаря художественной литературе, кинематографу, а также воспоминаниям участников конвоев он, безусловно, лучше всего известен широкой публике. У некоторых даже складывается впечатление, что это был главный и чуть ли не единственный маршрут союзных поставок в СССР. На деле он оказался третьим по объему доставленных грузов.

Маршруты, которыми следовали арктические конвои, проходили в сложных для плавания акваториях. Море постоянно штормило, налетали шквалистые ветры, очень часто висели густые туманы, возникавшие из-за столкновения теплого Гольфстрима с холодными арктическими водами. Колебания температуры и плотности разных слоев воды осложняли работу гидроакустиков, следивших за подводными лодками. Зимой движению кораблей мешали льды, к тому же надводная часть судов очень быстро покрывалась слоем льда, что нарушало их остойчивость. Полярная ночь мешала судовождению, зато скрывала караваны от противника. Но во время полярного дня спрятаться было невозможно.

Организация арктических конвоев осуществлялась следующим образом. Суда из портов Восточного побережья США под конвоем союзных кораблей приходили в Великобританию или в Исландию, которая ещё в 1940 г. была оккупирована американскими и английскими войсками. В шотландской бухте Лох-Ю, в Рейкьявике и в заливе Хваль-фиорд из американских, британских и советских судов формировались уже собственно арктические конвои. Поначалу в их составе было около десятка судов, а в последний период войны могло быть до полусотни. С 1942 г. «американцев» было больше половины.

Ответственность за охрану и проводку конвоев несло британское адмиралтейство. Оно тщательно планировало свои действия. Направлявшиеся в СССР конвои получали кодовое обозначение PQ с соответствующим номером. PQ — это инициалы британского морского офицера Питера Квилина (Peter Quelyn), который занимался этими операциями. На обратном пути конвои имели обозначение QR. С конца 1942 г. были введены аббревиатуры JW и RA.

Караваны торговых судов сопровождался эскортом из боевых кораблей: крейсеров, эсминцев, сторожевиков. Маршрут конвоя составлялся в каждом конкретном случае и зависел от ледовой обстановки и действий противника. Обычно летом караваны шли между кромкой льда и островом Медвежий, зимой — южнее этого острова.

При пересечении 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. Кроме того, в задачу моряков-североморцев входил поиск подводных лодок противника, траление фарватеров в горле Белого моря и на подходах к портам назначения, при необходимости — использование ледоколов. Советские средства противовоздушной обороны (ПВО) защищали Мурманск и другие важные объекты на советской территории. Советская авиация вела разведку и наносила по противнику удары с воздуха. Советские подлодки занимали позиции у немецких военно-морских баз и на пути возможного движения кораблей противника.

Через 10–14 суток конвои подходили к советским водам. Здесь они могли разделяться в зависимости от пунктов назначения. Одни шли в Мурманск, а другие — в Архангельск и Молотовск (совр. Северодвинск). Для приёма большого количества судов и переработки огромного количества грузов пришлось коренным образом реконструировать эти порты: строить причалы, склады, ставить большие грузовые краны и т.д. Из этих приморских городов по железной дороге грузы доставлялись на фронт и в тыловые районы СССР.

По северному маршруту в 1941 г. Советский Союз получил примерно 40 % всех поставок. Важнейшим грузом, доставлявшимся в СССР арктическими конвоями, было оружие. К концу года северным путем было доставлено 699 самолетов, 466 танков, 330 танкеток и другая военная техника и вооружение. Хотя на

фоне острейшей потребности Красной армии в вооружении эти поставки могли показаться не слишком впечатляющими, тем не менее на фронте они пришлись очень кстати. Кроме того, они имели большое психологическое значение, демонстрируя, что СССР воюет не один, а в союзе с западными демократиями. С середины 1942 г. основной поток грузов пошел через Тихий океан и Персидский залив.

Разгрузившись, транспортные суда опять собирались в конвои для обратного пути. Многие из них везли из Советского Союза в США и Великобританию важное стратегическое сырье. Это был так называемый «обратный ленд-лиз».

Первый английский конвой (6 английских и 1 советский транспорты, 2 эсминца и 7 тральщиков) под кодовым названием «Дервиш» (иногда его обозначают как PQ-0) вышел в море 21 августа и пришел в Архангельск 31 августа 1941 г. До конца года в СССР пришли еще шесть союзных конвоев и четыре отправились обратно. Причем все они добрались до цели без потерь.

Поначалу гитлеровское командование, будучи уверено в успехе своего «блицкрига» против Советского Союза, не проявляло особой активности в северных морях. Но с начала 1942 г. ситуация изменилась. Немцы сосредоточили на базах в Норвегии свои самые крупные надводные корабли (линкор «Тирпиц», «карманный» линкор «Шарнхорст», тяжелые и легкие крейсера), немалое количество подводных лодок и самолетов. Началась настоящая охота за союзными караванами. Получив разведывательную информацию о выходе конвоя, немцы обычно развертывали до 10–15 своих подводных лодок в районе острова Ян-Майен и у Новой Земли. Их бомбардировщики и торпедоносцы преследовали союзные корабли и наносили по ним удары. Несколько раз на перехват конвоев выходили линкоры и тяжелые крейсера кригсмарине.

7 января 1942 г. произошла первая потеря — британский транспорт «Вазиристан» из конвоя PQ-7. На перехват конвоя QR-8 вышел линкор «Тирпиц» с кораблями сопровождения, но потопить удалось только отставший от остальных советский транспорт «Ижора».

30 апреля был торпедирован возвращавшийся из Мурманска британский крейсер «Эдинбург», который вез примерно 5,5 т золота в уплату за военные поставки (в 1980-е гг. золото было поднято со дна и поделено между СССР, Великобританией и фирмой, проводившей подводные работы).

Учитывая резко возросшую активность противника, англичане увеличили силы эскорта с упором на противоздушную и противолодочную оборону. Для отражения атак крупных кораблей противника на определенном удалении от конвоев шли отряды дальнего оперативно-го прикрытия, ядром которых обычно были 1–2 линкора и 1 авианосец. Советский Северный флот также активизировал свои усилия по защите конвоев, направляя навстречу им практически все наличные силы. Тем не менее потерь избежать не удалось.

Наиболее известна печальная история конвоя PQ-17⁵⁵, вышедшего из Исландии 27 июня 1942 г. Британское командование, получив неподтвержденную (как потом выяснилось, преждевременную) информацию о выходе в море линкора «Тирпиц», дало команду своим кораблям охранения уходить на запад, а торговым судам рассредоточиться и самостоятельно добираться до советских портов. «Тирпиц» тем временем вернулся на свою базу, а немецкие подлодки и самолеты принялись гоняться за беззащитными транспортом. В итоге из 36 судов было потоплено 23, вернулись в Исландию 2, дошли до Мурманска и Архангельска 11. Доставлено по назначению было только 896 автомобилей из 3350, 164 танка из 430, 87 самолётов из 210. После таких потерь англичане прекратили отправку конвоев.

Разгромив конвой PQ-17, Германия захватила инициативу в северных морях. Немцы готовились расширить сферу своей активности в Арктике. Помимо Мурманска, массированным бомбардировкам стал подвергаться Архангельск. На Шпицбергене, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа были устроены тайные базы с метеоро- и радиоаппаратурой и необходимыми запасами. В августе 1942 г. немцы провели крупную операцию в Карском море с участием тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер» и подлодок, намереваясь прервать судоходство по Северному морскому пути. Крейсер обнаружил и собрался уже разгромить караван советских судов, когда на его пути появился 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. Когда «Шеер» через сутки подошёл к Диксону, одному из главных портов на трассе Севморпути, его встретили огнём, и тому в итоге пришлось убраться восвояси.

После прорыва германо-итальянской блокады Мальты в середине августа 1942 г. англичане оказались готовы возобновить конвойные операции на Севере. В сентябре в путь отправился PQ-18, самый большой конвой из 40 судов. Его сопровождал значительно более сильный, чем раньше, эскорт, впервые включавший авианосец. Однако потеряно было 10 транспортов (по другим данным — 13). Затем подошло время перебрасывать силы и средства для десантирования англо-американских войск в Северной Африке. Арктические конвои снова не ходили, теперь уже до наступления полярной ночи.

Таким образом, в 1942 г. немцы добились наибольших успехов в Арктике, потопив 69 союзных транспортов из 85, которых им удалось уничтожить в этом районе за всю войну. Омрачило радужное настроение гитлеровцев только одно событие под занавес года. 31 декабря состоялся бой в Баренцевом море (так называемый «новогодний бой»). Более слабые британские силы охранения отогнали от конвоя JW-51B два немецких тяжёлых крейсера с кораблями сопровождения. Эта неудача стоила гросс-адмиралу Э. Редеру поста главнокомандующего кригсмарине.

Полярный конвой под новой аббревиатурой JW-51A отправился в декабре 1942 г., за ним до февраля — еще три. Но с марта по ноябрь 1943 г. конвои снова не ходили (высадка в Сицилии, полярный день и т.п.). Возобновившись, движение продолжалось до апреля 1944 г. и затем с августа 1944 г. уже без пауз до мая 1945 г. Потери союзников стали заметно меньше, чем в тяжёлом 1942 г. Более того, 26 декабря 1943 г. 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», чьей угрозы арктическим конвоям так опасались союзники, то он практически всю войну простоял в норвежских фиордах, пока не был там потоплен английской авиацией в ноябре 1944 г.

Прекращение отправки северных конвоев вызывало болезненную реакцию в Кремле. Ведь это был самый быстрый путь доставки оружия в СССР. Конечно, британское правительство и адмиралтейство всегда находились вроде бы весомые объяснения (большие потери, нехватка тоннажа, собственные десантные операции, деблокирование Мальты, переброска американских войск через Атлантику, полярный день).

Анализ движения русских конвоев

	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
Общее число потопленных судов						98

Источник: Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. М., 2003. С. 283.

Но в глазах советского руководства все это не выглядело убедительным.

В послании британскому премьеру И. В. Сталин назвал «непонятным и необъяснимым» действие английского адмиралтейства, приведшее к гибели конвоя PQ-17. Конечно, регулярные поставки в северные советские порты невозможны «без риска и потерь». «Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь, — подчеркнул советский руководитель. — Вам, конечно, известно, что Советский Союз несёт несравненно более серьёзные потери». И. В. Сталин выразил крайнее удивление («Я никак не мог предположить»!) отказом Великобритании в подвозе военных материалов именно теперь, когда СССР особенно в этом нуждался из-за «серьезного напряжения на советско-германском фронте». Поставки же через порты Ирана ни в коей мере не окупили бы этих потерь⁵⁶.

Напряжение на фронте действительно было более чем серьёзным. Послание было отправлено в Лондон 23 июля 1942 г. Уже несколько дней, как ударные немецко-фашистские группировки вышли на рубеж рек Чир и Цимла (17 июля) и, преодолевая сопротивление советских войск, ринулись в большую излучину Дона и далее на Сталинград. Началась величайшая и ожесточённейшая битва, которой суждено было стать переломным пунктом Второй мировой войны.

Был только один вопрос, ради которого СССР был готов согласиться с уменьшением поставок северными конвоями. Это вопрос об открытии «второго» фронта в северо-западной Франции, что в наибольшей степени облегчило бы положение Красной Армии. Такой вариант обсуждался во время поездки В. М. Молотова в Лондон и Вашингтон в мае–июне 1942 г. И. В. Сталин тогда телеграфировал советским представителям, что надо сообщить Ф. Рузвельту о согласии Советского правительства на сокращение его заявки на тоннаж (на 40%) с добавлением, что оно идет на это, чтобы «облегчить США подвозку войск в Западную Европу для создания там „второго“ фронта в 1942 г.»⁵⁷. Но союзники в итоге и конвои прекратили посылать и «второй» фронт в 1942 г. не открыли (как, впрочем, и в 1943 г.).

Всего в 1941–1945 гг. в Советский Союз по арктическому маршруту пришло 40 конвоев, насчитывавших 811 судов. Из них 56 транспортов затонули, а 33 вынужденно вернулись в порты отправления. В обратном направлении проследовало 35 конвоев из 715 судов. 29 из них затонули, а 8 вернулись. Было потеряно 16 боевых кораблей, погибло свыше 3 тыс. моряков.

В СССР было доставлено около 4,5 млн т грузов, причем в поставках оружия на долю этого маршрута пришлось около половины (около 5 тыс. танков, 7 тыс. самолетов и т.д.).

ПОМНИМ

В последние десятилетия достаточно активно проявляло себя братство северных (арктических, полярных) морских конвоев. В Великобритании и России были созданы соответствующие общественные организации. Российские, британские, американские, канадские участники этих походов встречаются друг с другом, наносят визиты своим соратникам из других стран. В российском посольстве в Лондоне неоднократно вручались медали британским ветеранам, а министерство обороны Великобритании учредило свой собственный памятный знак «Арктическая эмблема». Периодически встречи в Лондоне проходили на борту крейсера «Белфаст», единственного корабля — непосредственного участника северных конвоев, который стоит в Лондоне у Тауэрского моста. Памятники в честь соратников по оружию установлены в Мурманске и на Оркнейских островах близ Шотландии.

Значение сотрудничества

Начиная с лета 1941 г. постепенно складывался механизм военно-экономического сотрудничества СССР, США и Великобритании. Происходило это не просто. Но со временем, преодолевая недоверие, подозрительность и просто незнание многих вещей, стороны лучше стали понимать потребности и возможности друг друга, особенности законодательства и внутренних процедур другой стороны, характерные черты национального поведения и менталитета. Записанные на бумаге обязательства наполнялись реальным содержанием.

Конечно, путь ленд-лизингового продукта был долг и труден. Заказ — производство — приемка — транспортировка — разгрузка — сборка (если нужна) и подгонка под местные условия и потребности — техническое обслуживание — обучение кадров — боевое применение — и (зачастую) утилизация. На любом из этих этапов могли возникнуть сбои и трудности, которые, в свою очередь, давали повод для взаимных упреков и непонимания.

Первое время, например, возникали большие проблемы на уровне заказа и приемки продукции у союзников. Надо было точно и правильно определить, сформулировать и оформить заказ, а затем проконтролировать качество, комплектность продукции и ее отгрузку. Страшно не хватало людей, которые были бы технически грамотны, имели военный опыт, да еще знали бы английский язык.

О языке отдельный разговор. До войны в СССР в школах и вузах повсеместно изучался немецкий язык. «Знания» английского в войсках хватало лишь на то, чтобы расшифровать аб-

бревиатуру «USA», стоявшую на американской технике, как призыв «Убей суку Адольфа»⁵⁸.

Сотрудникам закупочных и приемочных комиссий надо было разбираться в англоязычных инструкциях, маркировке, вести диалог с коллегами. Едва ли стоит удивляться неразберихе и нелепицам, которые первое время встречались в организации такого большого и трудного дела. Тем более говорить, как иногда делается в современных публикациях, что все это достойно «пера юмориста». Но где было взять «специалиста-зенитчика» со знанием английского языка для отправки в США? (Кстати, а где были американские «специалисты-зенитчики» со знанием русского языка?)

Так же едва ли стоит считать, что срыв поставок из США по объему, номенклатуре и комплектации в конце 1941 г. «произошел почти исключительно по вине советской стороны». Ответственность должна была быть, наверное, обоюдной. Разве американцы, со своей стороны, не должны были делать все как положено, а не поставлять в порты истребители без пропеллеров, вооружения и комплекта запчастей? Приемка только контролировала то, что уже прислано. Тем более что, по мнению советской стороны, в это время Великобритания выполняла свои обязательства «более или менее точно и аккуратно, чего нельзя сказать о поставках США»⁵⁹.

Немалые трудности вызывало освоение и эксплуатация западной техники, которая, как правило, была выполнена на другом техническом уровне, требовала особого подхода и специальных знаний. Для советских военных и рабочих, общеобразовательный и технический уровень подготовки которых был не слишком высок, все это было непривычно и усваивалось

непросто. В результате — аварии, поломки, неэффективность использования техники.

Возьмем для примера автомобили. Самой распространенной отечественной машиной была «полуторка» ГАЗ–ММ (конструктивно это была полная техническая копия американского грузовика «Форд»). В годы войны она выпускалась в упрощенном варианте: без правой фары, зеркала заднего вида, бампера, глушителя, клаксона, передних тормозов, дворника. Кабина делалась из досок и фанеры, а то и просто в виде деревянного каркаса, обтянутого тканью. Сидение водителя было цельнодеревянным, без какой-либо обивки, а из элементов управления имелись педали газа и тормоза, ручка КПП (без набалдашника), руль и бензомер. Ездил такая машина на любом бензине (а в жару — и на керосине) и потребляла любое моторное масло. Оправдывалось это тем, что во фронтовой полосе такие автомобили в среднем жили несколько дней. Понятно, что ощущал армейский шофер, пересев в «студер» (так в войсках сразу окрестили американские грузовые автомобили «студебеккер»): высокая посадка с хорошим обзором, мягкое сиденье, хорошие амортизаторы, отапливаемый салон, эргономичные элементы управления, а в добавок еще и теплая куртка из тюленьей кожи (если, конечно, ее не направили по другому адресу тыловики). Но с такой машиной и обходиться нужно было соответственно, особенно в том, что касалось качества топлива и моторных масел. В составленной для советских водителей инструкции по эксплуатации было даже отдельным пунктом написано: «студебеккер — не «полуторка», на керосине он не поедет»⁶⁰.

В 1941–1945 гг. СССР получил от западных союзников 18 300 самолетов (15% от советского производства), 12 тыс. танков (12%), 596 боевых кораблей и судов. Основная часть оружия поступила в 1943–1945 гг. Кроме того, СССР получил 427 тыс. автомобилей, около 2 тыс. паровозов и 11 тыс. вагонов (показатели производства в СССР соответственно 219 тыс., 92 и около 1 тыс.). Было поставлено 189 тыс. полевых телефонов, 670 тыс. миль кабеля, 44 тыс. металлорежущих станков (четверть советского производства), а также сталь, алюминий, химические вещества, большое количество продовольствия и т.д.

Необходимо отметить, что в литературе приводятся не всегда совпадающие цифры относительно ленд-лизских поставок. Зависит это от того, что считать (заказанное, произве-

денное, принятое, отгруженное, полученное), за какой период (включать ли, например, поставки во время до распространения на СССР режима ленд-лиза), из каких источников (только из США или еще из Великобритании и Канады).

Союзники поставляли в СССР немало вооружения и военного снаряжения. Многие его типы были особенно ценны для советской стороны из-за их высокого качества (например, истребители «Аэрокобра») или по причине их острой нехватки или даже отсутствия соответствующего собственного производства (бомбардировщики, транспортные самолеты, гидросамолеты, боевые корабли, а также автомобили, средства связи, радиолокаторы, гидроакустическое оборудование и др.). Но очень большое значение имела также поставка в СССР промышленного оборудования, подвижного состава железных дорог, рельсов, торговых судов, одежды, продовольствия, медикаментов и материалов, необходимых для военной экономики и восстановления разрушенного войной хозяйства. Помощь союзников в налаживании в СССР собственного производства и решении острых хозяйственных и социальных проблем была, может быть, даже важнее поставок самого оружия.

Вопрос о масштабах и значении ленд-лиза неоднозначно оценивается в отечественной историографии. Традиционно считалось, что из 46 млрд долл. общих расходов США по ленд-лизу на долю СССР пришлось 9,8 млрд долл. (для сравнения: Британская империя получила 30,3 млрд долл.)⁶¹. В современной литературе встречаются и другие оценки. Общая стоимость поставок из США в СССР определяется в 11,3 млрд долл. Кроме того, от Великобритании по ленд-лизской программе было получено товаров на 1,7 млрд долл., а из Канады — на 200 млн долл. В итоге общая сумма всех поставок в СССР по ленд-лизу составила 13,2 млрд долл. Удельный вес ленд-лиза в общем объеме промышленного производства в Советском Союзе составил не менее 7% (с учетом инфляции в СССР и США в 1942 г.). При этом надо учитывать качество западной техники и наличие узких мест в советской экономике⁶².

11 июня 1945 г., в третью годовщину подписания советско-американского Соглашения о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии, И. В. Сталин направил новому президенту США Г. Трумэну послание, в котором просил принять выражение благодарности от советского правительства

и от себя лично. «Это соглашение, — писал советский лидер, — на основе которого Соединенные Штаты Америки на протяжении всей войны в Европе поставляли Советскому Союзу в порядке ленд-лиза вооружение, стратегические материалы и продовольствие, сыграло важную роль и в значительной степени содействовало успешному завершению войны против общего врага — гитлеровской Германии»⁶³.

Хотелось бы в заключение задать несколько простых, но в то же время принципиальных вопросов по военно-экономическому сотрудничеству СССР с западными державами в годы Великой Отечественной войны.

Должны ли мы быть благодарны США и Великобритании за их помощь по ленд-лизу? Конечно, да. И низко поклониться солдатам этих стран, которые вместе с нашими отцами и дедками сражались против общего врага всего человечества — фашизма во имя нашей общей Победы. Каждый поставленный союзниками танк, самолет, паровоз и даже пара сапог облегчала положение нашей страны, позволяла уменьшить наши жертвы, делали жизнь наших людей в то суровое время чуточку легче, а Победу — ближе.

Надо ли нам расплачиваться по ленд-лизовским долгам? Безусловно. По денежным счетам надо платить. Это дело чести. Кажется, этот вопрос в XXI веке, решается.

Не надо только к месту и не к месту стремиться как-то уколоть СССР. Один известный автор, много пишущий по истории войны, дал своей газетной статье о ленд-лизе броский подзаголовок: «Советский Союз оплатил ничтожно малую часть стоимости полученного от Запада вооружения и много другого»⁶⁴. Несведущий человек сразу подумает: «Какие эти Советы были неблагодарные!»

Но, во-первых, СССР и не должен был платить за все. Подавляющая часть полученного от союзников была израсходована, уничтожена, утрачена в ходе войны, а стало быть, по условиям ленд-лизовских поставок, оплате не подлежала. Во-вторых, на переговорах о долге за ленд-лиз в первые послевоенные годы позиция США формировалась под воздействием «холодной войны», наверное, не в меньшей степени, чем позиция СССР. В-третьих, в далеком уже 1972 г. было достигнуто соглашение о порядке погашения долгов по ленд-лизу. Советский Союз начал осуществлять платежи, но потом прекратил их из-за принятия в США пресловутой поправки Джексона-Вэника (о чем пишет сам же автор

статьи). Тогда вопрос о ленд-лизовском долге был увязан с предоставлением Советскому Союзу режима наибольшего благоприятствования в торговле с США.

Мог ли Советский Союз победить Германию без помощи союзников? Хотя здесь мы вступаем в сферу догадок и предположений, есть основания говорить: да, победил бы. Если мы выстояли в страшные 1941–1942 гг., когда помощь союзников была достаточно ограниченной, и в 1943-м переломили ход войны, то мы бы и дальше громили врага. Пусть даже без «Аэрокобр», «Дугласов», радиостанций, свиной тушенки и колючей проволоки, привозимых из-за океана. Ясно, что это потребовало бы огромных дополнительных усилий и невесть какого количества новых жертв. Но свою волю к победе и готовность к самопожертвованию, свое умение держать удар и побеждать, наш народ уже доказал.

Говоря о значении поставок по ленд-лизу, многие почему-то берут в расчет лишь чисто материальную сторону дела. Мол, прислано столько-то танков, самолетов... Но ведь оружие воюет не само по себе. Пока его не возьмет в руки солдат, это просто «железо». Воюют люди. Советские солдаты, сражаясь и отечественным, и американским или английским оружием, проливали на полях сражений свою кровь, ценность которой — в отличие от танков и самолетов — не измерить никакими долларами.

Впрочем, не менее закономерен встречный вопрос: *а смогли бы ангlosаксы победить Гитлера, если бы тому удалось разгромить СССР, обессилевшего без ленд-лизовского допинга?* Хватило бы у США и Великобритании военных, экономических, политических и — что очень важно — психологических сил и возможностей, чтобы противостоять гитлеровской Германии, а также Японии? И нести при этом гораздо большие (может быть, даже неизмеримо большие) потери, чем при сохранении Восточного фронта? Здесь, впрочем, тоже сфера догадок и предположений.

Почему-то любители поговорить о «спасительном» для СССР ленд-лизе этот «встречный» вопрос предпочитают не задавать. Между тем вторая мировая война носила коалиционный характер. Провал на одном театре военных действий неизбежно аукался на других. И разрывать их можно только гипотетически. Хотя все же можно представить себе, что было бы, если бы после падения СССР англичане снова увидели на том берегу Ла-Манша готовые к прыжку

гитлеровские полчища. Да и американцам что Атлантический, что Тихий океаны показались бы, наверное, не такими уж широкими и труднопреодолимыми.

Во время самой войны такой вопрос возник. В мае 1942 г. нарком иностранных дел В. М. Молотов, находившийся с визитом в Лондоне, задал У. Черчиллю прямой вопрос, какой будет позиция Великобритании, если СССР не выдержит напора Германии. Согласно протоколу совещания, британский лидер ответил, что тогда «Гитлер, по всей вероятности, двинет как можно больше своих войск и воздушных сил на Запад с целью вторжения в Великобританию. Он может также ударить через Баку на Кавказ и Персию. Это поставило бы нас перед серьезнейшей опасностью, и мы бы ни в коем случае не чувствовали уверенности в том, что располагаем достаточным количеством сил для отражения этого удара. Поэтому наше благополучие зависит от сопротивления Советской Армии»⁶⁵.

Не стоит представлять ленд-лиз лишь как «дорогу с односторонним движением». Обсуждать надо не только то, насколько весома и эффективна была помощь Советскому Союзу от западных союзников, но и то, какую они поддержку получили от Красной Армии и в каком положении оказались бы без СССР.

И в этой связи следующий вопрос: *был ли ленд-лиз актом бескорыстия, благотворительности и милосердия?* Нет, не был. Может быть, рядовые солдаты и матросы союзников и простые граждане западных стран воспринимали именно так свой союзнический долг перед Россией. Но у западных политиков в головах был прежде всего трезвый расчет и свой интерес.

Даже название закона о ленд-лизе говорит само за себя: «Акт по усилению обороны Соединенных Штатов». Распространялся он на те страны, оборона которых, по мнению американского президента, считалась существенной для обороны США⁶⁶.

Можно назвать эту политику Запада «просвещенным эгоизмом» (Э. Стеттиниус)⁶⁷. Но можно и просто эгоизмом без всяких смягчающих определений. Расчет западных лидеров был очевиден: раз уж СССР стал их союзником, то пусть он и несет основное бремя войны, а мы свои силы будем экономить и копить для решающих событий. Конечно, вслух об этом предпочитали не говорить, а рассуждали о доблестном русском союзнике. Цинично? Да. Но это большая политика, а там все бывает.

Ринуться в бой, чтобы спасти союзника, когда можно еще подождать, получше подготовиться и тем самым сократить свои потери — нет, видимо, западный менталитет к этому не готов. Это Россия могла, например, в августе 1914 г., не закончив подготовку, бросить свои войска в наступление в Восточной Пруссии, потому что французы уж очень просили: немцы тогда рвались к Парижу. Эти войска там, в Восточной Пруссии, и погибли, но, как смогла, Россия своих союзников поддержала. Когда в 1915 г. Восточный фронт прогнулся под натиском кайзеровских войск, адекватной реакции со стороны англичан и французов не последовало.

Д. Ллойд Джордж, премьер-министр Великобритании времен Первой мировой войны (в его кабинет У. Черчилль входил как военноморской министр) вспоминал: «В ответ на каждое предложение снабдить Россию снарядами французские и английские генералы заявляли в 1914, 1915 и 1916 годах, что им нечего дать и что уже посланное дано в ущерб себе». «Великое отступление 1915 года, — продолжал Д. Ллойд Джордж, — когда русские армии были в беспорядке и с небывалыми потерями оттеснены из Польши и Прибалтики до самой Риги, объяснялось исключительно недостатком у русских артиллерии, винтовок и снарядов»⁶⁸.

Подобная ситуация могла бы сложиться и во Второй мировой войне, но на сей раз союзники все же оказали России гораздо большую помощь, а главное — Красная Армия оказалась покрепче царской.

Сказанное не умаляет доблесть тех же англичан, которые после позорного бегства из Дюнкерка не дрогнули, не пошли на поклон к Гитлеру и уже вскоре побеждали люфтваффе в «Битве за Англию» и дальше стойко бились с нацистами. Или военные усилия американцев, которые вплоть до 1945 г. несли основную тяжесть войны с Японией на Тихом океане, добавив к этому свой вклад в победу над немецко-фашистскими силами в Северной Африке, Италии, Западной Европе и Атлантике.

Но в отношении Советского Союза руководители США и Великобритании действовали, исходя из особого отношения к нему как к союзной, но все же чужеродной силе. Надо думать, что сказывалось также традиционное представление о России как кладези неисчерпаемых людских (и прочих) ресурсов, которые можно тратить и тратить. Здесь им не лучший пример подавали сами же российские правители разных эпох.

Политика сбережения собственных сил (читай, сохранения жизни своих солдат) сама по себе очень разумна и благородна. И России (СССР) не худо было бы этому поучиться у Запада. Но в коалиционной войне, когда один союзник истекает кровью и держится из последних сил, а другие шлют ему материальную помощь, но сами по-настоящему в сражения не вступают, эта политика выглядит несколько иначе. Смысл стратегии Лондона и Вашингтона по затягиванию открытия «второго» фронта был понятен даже простым людям. Не случайно в Советском Союзе ленд-лизскую тушенку с ироническим упреком называли «второй фронт».

Вкратце выгоды от ленд-лиза для Запада, в первую очередь для США:

- СССР отвлекал на себя подавляющую (в начале войны) или большую (в конце) часть сил фашистской Германии и тем самым сокращал потери и расходы союзников;
- для Великобритании была снята непосредственная угроза нацистского вторжения, а США получили крайне важную стратегическую паузу в борьбе с Германией и могли пока сосредоточиться на боевых действиях с Японией. Эта пауза была очень нужна для развертывания вооруженных сил и их подготовки к будущим сражениям, для перевода экономики на военные рельсы и наращивания военного производства, для перестройки общественно-политической жизни и морального настроения народа в соответствии с потребностями военного времени;
- государственные расходы в США по программе ленд-лиза стали мощным стимулом для оживления и подъема экономики, для обновления и расширения производства в частном секторе, для увеличения занятости, нового строительства и так далее. США вложили в ленд-лиз около 12 центов из каждого доллара, истраченного на войну⁶⁹;
- через систему ленд-лиза США получили возможность воздействовать на внешнюю и внутреннюю политику других стран, осу-

ществлять свою внешнеторговую и внешнеэкономическую экспансию, в перспективе — влиять на будущее развитие международных, экономических и валютно-финансовых отношений в мире;

- «обратный ленд-лиз». Так, США получили от СССР 300 тыс. т хромовой, 32 тыс. т марганцевой руды, значительное количество платины, технологию производства морозостойких шин и др.⁷⁰. Даже англичанам давали понять, что помощь будет предоставляться «в обмен на желательные политические и экономические выгоды». США, в частности, получили ценную научную информацию о радарх и атомных исследованиях⁷¹.

Пройдя сложный и трудный путь становления и развития, военно-экономическое сотрудничество СССР, США и Великобритании превратилось в одну из основ союза этих государств в войне против фашистско-милитаристского блока и внесло важный вклад в общую Победу. Оно показало возможность диалога, взаимодействия и даже взаимопомощи столь разных государств, содействовало сближению обществ, народов и отдельных людей, общавшихся в ходе этого сотрудничества, способствовало улучшению их взаимопонимания.

В целом успешный, хотя внутренне противоречивый, опыт сотрудничества трех великих держав давал основания для определенного оптимизма в отношении будущего послевоенного устройства мира и благополучного взаимодействия этих трех держав. Судя по всему, свои планы на этот счет были у советской стороны. Были они и у американцев. Так, известный историк У.Ф. Кимболл отмечал, что поддержка Советского Союза определенно вписывалась в политическую стратегию Ф. Рузвельта, «направленную на превращение революционных большевиков в цивилизованных русских»⁷². Но история в тот момент пошла другим путем, и сотрудничество СССР с западными державами уступило место «холодной войне».

¹ Документы внешней политики. 22 июня 1941 — 1 января 1942. Т. XXIV. — М., 2000; Советско-американские отношения. 1939–1945 / Под ред. Г.Н. Севостьянова. — М., 2004.

² Встречайте, Скалистые горы. Свидетельства ветеранов Второй мировой войны — участников северных конвоев. 1941–1945 — СПб., 2009; Полярный конвой. Воспоминания участников. — СПб., 2005.

³ Бровцына М. А. Роль Восточно-Сибирского региона в осуществлении авиационного ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны 1942–1945 гг. — Красноярск, 2006; Головатина П. М. Англо-американская и оте-

чественная историография помощи Советскому Союзу по ленд-лизу в годы Второй мировой войны (1941–1945). — Екатеринбург, 2006; Лаптев А.Н. Союзнические отношения в годы Великой Отечественной войны и проблема ленд-лиза. — М., 2004.

⁴ Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. — М., 2004; Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР, 1941–1945. — М., 2008; Полярные конвои в иллюстрациях и статистике. — СПб., 2005.

⁵ Барятинский М.Б. Танки ленд-лиза в бою. — М., 2009; Коломиец М., Мощанский И. Танки ленд-лиза. — М., 2000; Кочнев Е.Д. Автомобили Великой Отечественной. — М., 2010; Лоза Д.Ф. Танкист на «иномарке». Победи Германию, разбили Японию. — М., 2005; Зефиоров М.В., Дёгтев Д.М., Баженов Н.Н. Тени над Заполярьем: Действия люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. — М., 2009; Котельников В.Р. Краснозвездные «американцы» Сталина. А-20 «Бостон», штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители. — М., 2010.

⁶ Дин Д. Станный союз. — М., 2005; Мальков В.Л. Путь к имперству: Америка в первой половине XX века. — М., 2004; Печатнов В.О. Сталин, Рузвельт, Трумэн. СССР и США в 1940-х годах (документальные очерки). — М., 2006; Поздеева Л. Лондон — Москва: Британское общественное мнение и СССР. 1939–1945. — М., 2000; Ржевский О.А. Сталин и Черчилль. — М., 2010.

⁷ Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. — М., 2003; Полярные конвои. — М., 2003; Скофилд Б. Русские конвои. — М., 2003; Поуп Д. Новогодний бой. — М., 2003; Два конвоя: PQ-17 и PQ-18: Сб. Лунд П. PQ-17 — конвой в ад; Брум Дж. Конвою рассеяться!; Смит П. Победа в Арктике. — М., 2004.

⁸ Стеттиниус Э. Ленд-лиз — оружие победы. — М., 2000. — Загадки ленд-лиза:

⁹ Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: документы и материалы. В 2 т. Т. 1. 1941–1943. — М., 1983. — С. 513–514.

¹⁰ Советско-американские отношения. 1939–1945 / Под ред. Г.Н. Севостьянова. — М. 2004. — С. 132–135.

¹¹ Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Вып. 1. — М., 1944. — С. 30.

¹² Советско-английские отношения... Т. 1. — С. 9.

¹³ Там же. — С. 513.

¹⁴ Мальков В.Л. Указ. соч. — С. 358–359.

¹⁵ Харламов Н.М. Трудная миссия. — М., 1983. — С. 35.

¹⁶ Майнер С.М. Сталинская священная война. Религия, национализм и союзническая политика. 1941–1945. — М., 2010. — С. 277–278. (В конце концов британские власти разрешили исполнять советский национальный гимн, но только после того, как «Интернационал» был заменён новым гимном, носившим «более русский националистический характер». Там же. С. 321.)

¹⁷ Советско-английские отношения... Т. 1. — С. 106.

¹⁸ Там же. — С. 109.

¹⁹ Там же. — С. 114–115.

²⁰ Там же. — С. 82.

²¹ Там же. — С. 13, а также С. 92–99.

²² Советско-американские отношения. 1939–1945. — С. 135.

²³ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: документы и материалы. В 2 т. Т. 1. 1941–1943. — М., 1984. — С. 83.

²⁴ Советско-американские отношения... Т. 1. — С. 59.

²⁵ Там же. — С. 80–82, 85–89.

²⁶ Там же. — С. 482.

²⁷ Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Вып. 1. — М. — С. 123–125.

²⁸ Советско-американские отношения... Т. 1. — С. 15.

²⁹ Там же. — С. 121–126.

³⁰ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945. В 2 т. Изд-е 2-е. Т. 2. — М., 1976. — С. 9–10.

³¹ Закон о ленд-лизе (от англ. lend — давать в займы и lease — сдавать в аренду) от 11 марта 1941 г. предоставлял президенту США право предоставлять займы, в аренду или иным образом вооружение, боеприпасы, промышленное оборудование, транспортные средства, продовольствие и всё прочее правительствам тех стран, оборону которых президент признает жизненно важной для безопасности США. — Прим. авт.

³² Переписка... Т. 2. — С. 14

- ³³ Паперно А.Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // Отечественная история. — 1997. №2. — С. 107–127.
- ³⁴ Сафронов В.П. Война на Тихом океане. — М., 2007. — С. 252–254.
- ³⁵ Там же. — С. 254–256.
- ³⁶ Коршунов Ю.Л. Россия и США. Страницы морской истории. — М., 2008. — С. 183–194.
- ³⁷ Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И. Полярная авиация в России. 1914–1945 гг. Кн. 1. — М., 2011. — С. 519–543.
- ³⁸ Цит. по: Оришев А.Б. В августе 1941-го. — М., 2011. — С. 92.
- ³⁹ Оришев А.Б. Иранский узел. Схватка разведок. 1936–1945 гг. — М.: 2009; Его же. В августе 1941-го. — М., 2011.
- ⁴⁰ Оришев А.Б. В августе 1941-го. — С. 27, 58.
- ⁴¹ Документы внешней политики. 22 июня 1941 — 1 января 1942. Т. XXIV. М., 2000. С. 14.
- ⁴² Там же. — С. 61, 122–123, 132.
- ⁴³ Бережков В.М. Страницы дипломатической истории. — М., 1982. — С. 99–100.
- ⁴⁴ Документы внешней политики. Т. XXIV. — С. 86–87, 116, 227.
- ⁴⁵ Там же. — С. 128.
- ⁴⁶ Там же. — С. 227.
- ⁴⁷ Документы внешней политики СССР. Т. 3. — М. 1959. С. 538–539
- ⁴⁸ Черчилль, У. Вторая мировая война. В 3 кн. Кн. 2. Т. 3–4. — М., 2010. — С. 246.
- ⁴⁹ Оришев А.Б. В августе 41-го. — С. 115.
- ⁵⁰ Переписка... Т.1. — С. 27, 29.
- ⁵¹ Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Вып. 1. — С. 190–194.
- ⁵² Френкель М.Ю. Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941–1945 гг. // США: экономика, политика, идеология. — 1993. — №5. — С. 42–50.
- ⁵³ В декабре 2009 г. президент Исламской Республики Иран Махмуд Ахмадинежад дал распоряжение оценить ущерб, который был нанесен Ирану пребыванием на его территории воинских контингентов СССР, США и Великобритании во время Второй мировой войны. Как сообщалось, президент Ирана планировал потребовать от международных институтов компенсации этого урона «для восстановления прав иранского народа». Газета. 2009. 22 декабря. — №241.
- ⁵⁴ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои. 1941–1945 гг. — М., 1997.
- ⁵⁵ См., например: Блон, Ж. Гибель союзного конвоя PQ-17 // Новая и новейшая история. — 1993. №3. — С. 196–211.
- ⁵⁶ Переписка... Т. 1. — С. 69.
- ⁵⁷ Цит. по: Кульков Е., Мягков М., Ржешевский О. Война 1941–1945: Факты и документы. — М., 2011. — С. 291.
- ⁵⁸ Бин Т., Фаулер У. Советские танки Второй мировой войны: бронированный кулак Сталина. — М., 2007. — С. 146.
- ⁵⁹ См.: Из справки наркома внешней торговли СССР А.И. Микояна ... — Советско-американские отношения. 1939–1945. — С. 192–196.
- ⁶⁰ http://www.kolesa.ru/article/2010/05/12/avtomobili_velikoy_voyny_chast_pervaya_gruzoviki
- ⁶¹ Великая Отечественная война: 1941–1945: энциклопедия. — М., 1985. — С. 400.
- ⁶² Бутенина Н.В. Указ. соч. — С. 232–233.
- ⁶³ Переписка... Т. 2. С. 261–262.
- ⁶⁴ Военно-промышленный курьер. 2011. 2–8 марта. №8.
- ⁶⁵ Советско-английские отношения... Т. 1. — С. 229.
- ⁶⁶ См.: Бутенина Н.В. Указ. соч. — С. 236–239.
- ⁶⁷ Цит. по: Мировые войны XX века. Кн. 3. Вторая мировая война. Исторический очерк. — М., 2002. — С. 333.
- ⁶⁸ Емельянов Ю.В. Черчилль и Россия. Послесловие к книге: Бедгрида, Ф. Черчилль. — М., 2003. — С. 377.
- ⁶⁹ Загадки ленд-лиза. — С.286
- ⁷⁰ Кульков Е., Мягков М., Ржешевский О. Указ. соч. — С. 304.
- ⁷¹ История США. В 4 т. Т. 3 (1918–1945). — С. 333–334.
- ⁷² Кимболл У. Франклин Рузвельт — главнокомандующий: 1941–1945 гг. // Новая и новейшая история. 1993. — № 1. — С. 118.