

## СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ КОНВОИ В СРАВНЕНИИ С ДРУГИМИ МАРШРУТАМИ ЛЕНД-ЛИЗА

Союзные морские конвои на Севере сыграли огромную роль в судьбах Великой Отечественной и второй мировой войн. Никогда не померкнет в памяти народной выдающийся подвиг, совершенный на северных морских и океанских маршрутах ленд-лиза моряками, летчиками и представителями других военных и гражданских профессий из Советского Союза, Великобритании, США и некоторых других стран. Нельзя забыть и жертвы, понесенные союзниками на этих маршрутах: из 800 торгово-транспортных судов, участвовавших в 42 шедших к нам и 37 уходивших от нас северных конвоях, наши западные союзники потеряли примерно 90. Ими также были потеряны 2 крейсера, 16 эскортных кораблей, подводная лодка. В морской пучине нашли свое последнее пристанище около 5600 моряков-союзников. СССР потерял здесь более 30 тыс. советских людей, 2 эсминца, 20 подводных лодок, 9 транспортов, большое количество самолетов. [1](#)

Отмечая, что союзными морскими северными конвоями было доставлено в ближайшие к советско-германскому фронту районы 3964 тыс. тонн из 17 500 тыс., то есть 22,7% всех грузов, поступивших в СССР в годы войны из-за рубежа, следует также сказать, что эти конвои были далеко не единственным средством доставки союзной помощи по ленд-лизу.

Если в первые полгода Великой Отечественной войны с июля по декабрь 1941 г. свыше 40% поставок в СССР из-за рубежа (154 000 из 360 778 тонн) шло именно через северные порты, то в дальнейшем их доля в общем объеме поставок сократилась. С февраля же по ноябрь 1943 г. конвои через северные моря по некоторым причинам вообще не проводились, и союзники предпочитали с весны 1943 г. доставлять оружие и имущество в Россию через Иран.

В общей сложности через Персидский залив, Иран, Каспий поступило в СССР 4159 тыс. тонн грузов или 23,8% всего объема ленд-лиза. Это был более протяженный (вокруг Африки), достаточно сложный по организации доставки грузов, но все же не менее опасный маршрут. Его использование стало возможным в результате совместной советско-британской акции по вводу 25 августа 1941 г. войск двух стран в Иран. «При всей важности защиты нефтяных источников целью нашего вступления в Персию, - писал 29 августа в послании И. В. Сталину британский премьер-министр У. Черчилль, - было в еще большей степени стремление установить еще один сквозной путь к Вам, который не может быть перерезан» [2](#).

У. Черчилль сообщал советскому руководству о стремлении провести реконструкцию железной дороги от Персидского залива до Каспийского моря, строительство в Басре хорошо оборудованного тепловодного порта и крупного базисного склада для приема грузов из Америки, которые таким путем наверняка достигнут районов Каспийского моря и Волги. В двух сентябрьских посланиях У. Черчилль конкретизировал подходы Великобритании и США к развертыванию персидского маршрута ленд-лиза и, в частности, сообщал о намерении довести к весне 1942 г. пропускную способность железной дороги до 12 поездов в сутки в каждую сторону и построить с привлечением американцев автомобильную магистраль. В последующем эти сухопутные

магистралю так же, как и трассы переброски грузов по Каспийскому морю, работали весьма напряженно. К августу 1942 г. на Каспии находилось 238 судов общей грузоподъемностью 500 тыс. тонн; в 1942 – 1943 гг. ими было перевезено около 21 млн. тонн нефтепродуктов и почти 3 млн. тонн других грузов, значительную часть которых составляли поставки по ленд-лизу. Ежемесячный объем этих поставок через трансиранианские магистрали составлял на рубеже 1942 – 1943 гг. около 100 тыс. тонн, не учитывая грузовиков и самолетов. Безопасность перевозок по Каспию обеспечивали корабли Каспийской военной флотилии, число которых в 1943 г. составляло 175, включая три иранских сторожевых катера. Главной помехой судоходству была немецкая авиация, которая только в октябре и ноябре 1942 г. потопила и повредила 32 судна в основном на Астраханском рейде, сделала минные постановки.

Путь конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимал примерно 75 дней. Кроме того, значительное время требовалось для перегрузки и транспортировки поставок по сухопутным магистралям и по Каспию. Только после капитуляции Италии и восстановления свободного судоходства по Средиземному морю в 1943 г. этот путь значительно сократился, а в 1945 г. стали возможны поставки по ленд-лизу через порты Черного моря (их объем составил 681 тыс. тонн – 3,9% всех поставок в счет займа-аренды).

Наиболее безопасными (хотя далеко не полностью) стали маршруты доставки в СССР грузов из-за рубежа через Тихий океан. Почти половина (47,1%) всех поступивших в годы войны в Советский Союз грузов шла через дальневосточные порты, в первую очередь через Владивосток, Петропавловск-Камчатский и Николаевск-на-Амуре. Общий объем их составил 8243 тыс. тонны. Еще 452 тыс. тонн (2,5% всего объема ленд-лиза) было доставлено через северные районы Тихого океана в порты советской Арктики, включая Мурманск и Архангельск. Морская часть пути от портов западного побережья США до дальневосточных советских портов занимала 18 – 20 суток.

С началом 7 декабря 1941 г. война на Тихом океане тихоокеанские маршруты ленд-лиза могли обеспечиваться лишь советскими моряками, а торгово-транспортные суда ходили только под советским флагом<sup>3</sup>. Как ни странно, до недавнего времени об этих маршрутах почти ничего не было известно, да и сейчас в научном обороте находится лишь наиболее общая информация. Очевидно, что связано с тем, что транспорты шли через Тихий океан, как правило, по одному, без какой-либо охраны и под покровом строжайшей тайны. Судовые огни ночью им разрешалось нести только в территориальных водах Японии и при подходе к ним на расстояние 150 миль<sup>4</sup>. В караваны они собирались лишь для лоцманской или ледовой проводки. Военно-лоцманские пункты находились у Петропавловска-Камчатского в бухте Ахотен (ныне Русская), у Советской Гавани в бухте Валентина и у Владивостока.

Для ледовой проводки через полярную зону караваны собирались в бухте Провидения. На Дальний Восток и в Арктику шли через Тихий океан и вооружение: и мирные грузы, но преимущественно продукты питания, нефтепродукты, машины и оборудование. Через Сибирь в Европу грузы шли железной дорогой, почти две трети подвижного состава которых (паровозы с тендерами и вагонами) поступило по ленд-лизу во Владивосток из американского города Портленда на специально для этого оборудованных лесовозах.

С февраля 1943 г. перевозки морем наряду с судами дальневосточного морского пароходства (ДВМП) стали осуществляться поступившими по ленд-

лизу крупнотоннажными сухогрузами типа «Либерти», массовое производство которых было налажено в Сан-Франциско. Всего в ДВМП за годы войны поступило 38 сухогрузов типа «Либерти», 8 танкеров и около 100 старых отремонтированных судов.

Пользование тихоокеанскими маршрутами ленд-лиза было сопряжено с огромным риском. Несмотря на существование советско-японского пакта о нейтралитете, верная союзница нацистской Германии – Япония – закрыла для прохода советских судов незамерзающий Сангарский пролив. Другой незамерзающий пролив – Корейский – был под контролем японских ВМС. Первый Курильский пролив контролировался японскими военными с о. Шумшу, пролив Лаперуза полностью «просматривался» береговой охраной Японии. Оба эти пролива зимой замерзали. Наиболее важные с военно-стратегической точки зрения грузы приходилось пропускать через также замерзающий мелководный Татарский пролив. Это вынуждало частично разгружать крупнотоннажные суда в Петропавловске-Камчатском.

Шедшие под советским флагом суда подвергались «досмотрам» со стороны японских береговых служб, задерживались ими и кораблями ВМС Японии, а некоторые потоплялись. Так, в 1941 – 1944 гг. 178 советских судов было задержано, причем некоторые из них (транспорты «Каменец-Подольский», «Ингул» и «Ногин») на 2 и более месяца. 8 судов (транспорты «Кречет», «Свирьстрой», «Майкоп», «Перекоп», «Ангарстрой», «Белоруссия», «Павлин Виноградов» и «Обь») были потоплены японцами. Транспорты «Ашхабад», «Колхозник», «Киев» были потоплены неопознанными подводными лодками<sup>5</sup>.

К сожалению, не обошлось и без трагических ошибок. По признанию вице-адмирала Чарльза Локвуда, командовавшего во время войны подводными силами США на Тихом океане, транспорты «Кола» и «Ильмень» были потоплены торпедами американской подводной лодки «Софиш», а транспорт «Трансбалт» – подводной лодкой «Спейдфиш»<sup>6</sup>.

Следует отметить, что в годы войны существовало еще два маршрута ленд-лиза – воздушных. По одному из них самолеты летали в СССР «своим ходом» из США через Южную Атлантику, Африку и Персидский залив, а по другому – через Аляску, Чукотку и Сибирь. По второму маршруту, известному под названием «Алсиб», в частности, было переброшено 7925 самолетов.

Из отправленных в Советский Союз почти 18 млн. тонн грузов более четверти – свыше 4,5 млн. тонн – составили продукты питания; 3,6 млн. тонн – металлы, в основном для авиастроения, и рельсы; свыше 2,3 млн. тонн – автомашины; около 1,3 млн. тонн – химическое сырье и взрывчатые вещества; почти столько же – машины и оборудование; 0,5 млн. тонн – железнодорожный подвижной состав. По ленд-лизу наша страна получила 12 980 танков, 22 206 (в том числе из США – 14 203) боевых самолетов, 427 386 грузовых автомобилей и 51 000 джипов, 6 135 638 винтовок и пулеметов, 14 000 орудий, 8000 тракторов и тягачей, 345 тыс. тонн боеприпасов и другое различное вооружение, военное снаряжение, материалы, оборудование и продовольствие на общую сумму 11 млрд. 260 млн. 544 тыс. долларов, в том числе на 9,8 млрд. долларов из США.

---

1. См.: Мир океанам. – 1991. - № 4. – С. 98, 99; Красная звезда. – 1991. – 12 ноября.; 1992. – 1 октября

2. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941 - 1945 гг. – Т. 1. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. – ноябрь 1945 г.) / М-во иностранных дел СССР. – 2-е изд. – М., 1989. – С. 26.
3. Кузнецов Н. Г. Накануне. Курсом к победе. – М., 1990 – С. 485.
4. Государственный архив Российской Федерации. Ф. 5446, оп. 33, д. 437, л. 90.
5. Краснознаменный Тихоокеанский флот. – 3-е изд. – М., 1981. – С. 135 – 136.
6. Локвуд Ч. Топи их всех. – Пер. с англ. – М., 1960. – С. 95.

---

**СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ. Исследования, Воспоминания, Документы. Выпуск  
N3**

---

© Россия, г.Архангельск, ПГУ им. М.В.Ломоносова, 2000г.  
© Авторский коллектив альманаха "Северные конвои N3"  
Руководитель проекта - **Супрун М.Н.**