

# Маршруты ленд-лиза

**Сергей Монин**

После нападения фашистской Германии на Советский Союз руководители Великобритании и США сразу же заявили о готовности оказать СССР всемерную помощь в борьбе против агрессии.

В июле 1941 г. было подписано советско-английское соглашение о совместных действиях в войне против Германии. Тогда же, в июле, Советский Союз посетил Г.Гопкинс, специальный представитель президента США, чтобы лично убедиться в решимости советского руководства и Красной Армии сражаться до победного конца.

Летом – осенью 1941 г. были сделаны первые шаги в военно-экономическом сотрудничестве СССР и западных держав.

Согласно июльскому соглашению 1941 г., Англия предоставила Советскому Союзу кредит в 10 млн. фунтов стерлингов, а с 6 сентября начала поставки на условиях ленд-лиза\*. Юридической основой первых поставок из США в СССР было

---

**МОНИН Сергей Михайлович** – кандидат исторических наук, декан факультета Базовой подготовки МГИМО (У) МИД России. E-mail: fbp-mgimo@yandex.ru

**Ключевые слова:** ленд-лиз, Тихоокеанский маршрут поставок, воздушный мост Аляска – Сибирь, трансиранский коридор, арктические (союзные, северные, полярные) конвои.

\* *Ленд-лиз* (англ. lend-lease, от lend – давать займы и lease – сдавать в аренду) – существовавшая во время Второй мировой войны 1939–1945 гг. система передачи Соединенными Штатами Америки займы или в аренду вооружения, боеприпасов, сырья, продовольствия, различных товаров, информации и услуг, необходимых для ведения войны, странам-союзницам по антигитлеровской коалиции.

Закон о Ленд-лизе был принят по инициативе президента США Ф.Рузвельта 11 марта 1941 г. Поставки осуществлялись на основе двусторонних соглашений между США и страной, получавшей помощь и товары.

Соглашения регламентировали порядок оплаты или возмещения поставок и содержали обязательство страны-получателя предоставлять США необходимые материалы.

Поставки по ленд-лизу были распространены на 42 страны и превысили на 31 декабря 1945 г. 49 млрд. долл. США получили обратную помощь в размере 7346 млн. долл. Из общей суммы помощи по ленд-лизу Великобритания и др. страны Содружества получили 30,7 млрд. долл., Франция – 2,4 млрд., гоминьдановские власти в Китае – 1,3 млрд. долл.

Поставки США в СССР по ленд-лизу начались в конце 1941 г. В дальнейшем они осуществлялись на основе советско-американского соглашения 1942 г., и на 30 сентября 1945 г. их общая стоимость составила 9,5 млрд. долл.

официально продленное советско-американское торговое соглашение 1937 г. Соединенные Штаты поначалу поставляли Советскому Союзу продукцию за плату.

Впервые на трехсторонней основе СССР, США и Великобритании обсуждали вопросы военно-экономической помощи Советскому Союзу на конференции в Москве 29 сентября – 2 октября 1941 г. Там был принят первый (Московский) протокол, определявший номенклатуру поставок вооружения, военной техники и других материалов на период до конца июня 1942 г. С 7 ноября 1941 г. Соединенные Штаты распространили на Советский Союз действие закона о ленд-лизе.

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 (табл. 1).

Таблица 1

### 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	17501	100,0

### Тихоокеанский маршрут

**Т**ихоокеанский путь был главным, принявшим почти половину всех грузов по ленд-лизу. За 18–20 суток суда с Западного побережья США добирались до дальневосточных портов СССР. Обычно они шли по одному, без какой-либо охраны, зачастую даже не включая ночью судовые огни. 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 выразил готовность вступить в войну против Японии, чего так добивался Вашингтон. Советская сторона передала американцам список необходимого ей оружия, боевой техники, боеприпасов и другой продукции.

Так появилась программа «Майн-пост». В ней отдельно были выделены поставки, необходимые для подготовки советского Тихоокеанского флота к войне с Японией (программа «Хала»). Предполагалась передача кораблей, самолетов, портового оборудования, ра-

диоэлектронной 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 тыс. моряков, в том числе 750 офицеров<sup>1</sup>.

Тихоокеанский маршрут был относительно безопасным. После нападения Японии на США 7 декабря 1941 г. и начала войны на Тихом океане все перевозки осуществлялись только судами под советским флагом и с советскими экипажами. Поэтому чуть ли не главной проблемой для советской стороны была нехватка собственных транспортных средств. В значительной степени эта проблема была решена 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.

Одна из сложностей данного пути заключалась в том, что все проливы, ведущие к портам советского Приморья, контролировались Японией, которой тогда принадлежали Южный Сахалин и все Курильские о-ва. Из-за этого разгрузку нередко приходилось осуществлять в Петропавловске-Камчатском. Советские суда много раз подвергались досмотру и задержке со стороны японцев.

Такая участь постигла 178 советских судов, причем некоторые из них удерживались по нескольку месяцев. 8 судов было потоплено японцами.

Несколько транспортов было уничтожено неопознанными подводными лодками, а около десятка погибло при невыясненных обстоятельствах.

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.

## Воздушная трасса Аляска – Сибирь (Алсиб)

**Р**ядом с Тихоокеанским морским маршрутом проходил воздушный путь, связывающий два союзных государства. 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 г. 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 заключенные, хотя привлекались и местные жители.

Было реконструировано и построено 17 базовых, промежуточных и запасных аэродромов.

Для сравнения: в США и Канаде было построено 15 аэродромов. Сооружались узлы связи и радионавигации, метеостанции, авиационные мастерские.

Специально для Алсиба была сформирована 1-я перегонная авиадивизия, состоявшая из 5 строевых и одного транспортного авиаполков. Командиром дивизии был назначен И.Мазурук, известный полярный летчик, Герой Со-

ветского Союза, участник экспедиции к Северному полюсу в 1937 г. Для службы в дивизии отбирались самые опытные летчики. Особенно ценились пилоты полярной и морской авиации.

Так, 13-й авиаполк особой морской авиационной группы Северного флота, прикрывавший союзные конвои, был перепрофилирован на перегонку самолетов.

Столь строгий отбор был обусловлен крайне сложными и тяжелыми условиями, в которых приходилось действовать советским авиаторам. Конечно, вражеских истребителей или зениток на Алсибе можно было не опасаться. Но здесь были свои проблемы. Впечатляло расстояние, которое должен был преодолеть каждый самолет, чтобы, вылетев с заводской площадки где-то в США, в конечном счете, приземлиться на советском фронтовом или флотском аэродроме.

Протяженность собственно Алсиба (Фэрбэнкс-Красноярск) 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 до 14 тыс. км.

Летать приходилось в крайне сложных природно-географических и климатических условиях: в дождь, снег, туман, в дыму от лесных пожаров, в жесточайшие морозы (до  $-60^{\circ}$ ), при сильном ветре и низкой облачности. Самолеты обледеневали, магнитные компасы оказывались ненадежны, точных карт не было. А под крылом самолета – 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 по-

терян 81 самолет (на американском участке – 68), погибло 115 советских летчиков.

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 летчики пригоняли самолеты с заводов в город Грейт Фолс в штате Монтана, а оттуда летели до Фэрбэнкса на Аляске.

Неподалеку от этого города на американской авиабазе Ленд Филд находились советская военная миссия по приемке самолетов, а также летчики 1-го перегоночного полка. Они принимали самолеты 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 летчики пяти авиаполков доводили самолеты до Красноярска. Далее боевые машины отправлялись по маршруту Новосибирск – Омск – Свердловск (совр. Екатеринбург) – Казань – Москва, а уже оттуда разлетались по полевым аэродромам.

Обратно на каждом этапе летчиков доставляли на транспортных самолетах.

Перегонка самолетов приравнивалась к боевым вылетам. Многие летчики-фронтовики успешно летали по Алсибу, а перегонщики, перейдя во фронтовую или флотскую авиацию, успешно применяли свой опыт обращения с американской боевой техникой.

Всего по трассе Аляска-Сибирь было переброшено более 14 тыс. боевых самолетов, в том числе около 4 500 истребителей «Аэрокобра», 2400 истребителей «Кингкобра», 2900 бомбардировщиков «Дуглас», 862 бомбардировщика «Митчелл», 710 военно-транспортных самолетов «Дуглас».

Кроме того, транспортные самолеты перевозили особо ценные грузы и дипломатическую почту. Летали по этой трассе высоко-

поставленные государственные деятели, дипломаты и чиновники, в том числе советские послы в США М.М.Литвинов и А.А.Громыко.

## Трансиранский маршрут

**П**о-другому этот маршрут назывался «южный», в англоязычной версии – «Персидский коридор».

Надежная и безопасная транспортировка грузов из Великобритании и США через территорию Ирана стала возможной только после осуществления операции «Согласие».

Шах Реза Пехлеви отказал Лондону и Москве в просьбе разместить их войска на территории Ирана, и тогда союзники решили действовать без его разрешения. Тем более что согласно советско-иранскому договору 1921 г. СССР имел право ввести свои войска в Иран в случае возникновения угрозы своей безопасности с его территории. В 1941 г. возникла именно такая ситуация. Была опасность превращения Ирана в сателлита фашистской Германии, которой он был важен как источник нефти и форпост у южных границ СССР и на подступах к Британской Индии.

25 августа 1941 г. советские и британские войска вступили в Иран, оккупировав соответственно его северные и южные районы.

Через несколько дней после начала операции «Согласие» премьер-министр Великобритании У.Черчилль писал в своем послании главе советского правительства И.В.Сталину: «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»<sup>2</sup>.

Однако сразу использовать иранскую территорию для масштабной помощи Советскому Союзу из-за слабости транспортной инфраструктуры страны не представлялось возможным.

Трансиранская железная дорога, соединившая Каспийский порт Торкман с городом Шапур (совр. Бендер-Хомейни) на берегу Персидского залива, была введена в строй в 1939 г., но для новых задач требовалась ее реконструкция. Это же касалось иранских портов в Персидском заливе и на Каспии.

Союзники решительно взялись за дело. Под руководством английских и американских инженеров была реконструирована железная дорога и построена автомагистраль, протянувшиеся с юга на север Ирана. США поставили локомотивы и вагоны.

Пройдя через Иран, грузы далее поступали в Советское Закавказье или – в меньшей степени – в Среднюю Азию. Значительная часть доставлялась на советскую территорию морским путем по Каспийскому морю. В середине 1942 г. там можно было использовать примерно 250 судов общей грузоподъемностью 500 тыс. т. Обеспечивала эти поставки Каспийская военная флотилия.

Но пока не началось изгнание немцев с Северного Кавказа, советские корабли и суда на Каспии подвергались активным атакам немецкой авиации, прежде всего в районе Астрахани.

Только в октябре – ноябре 1942 г. противник потопил и повредил 32 судна.

Чтобы облегчить и ускорить поставки транспортных средств в СССР, американцы построили в Иране несколько автосборочных предприятий. Они находились под управлением *General Motors Overseas Corporation*.

В Андимешке находился завод *TAP-I (Truck Assembly Plant)*; в Хорремшахре – *TAP-II*.

Собранные на этих заводах автомашины (в основном это были «студебекеры»)

своим ходом шли до советской границы по маршрутам Тегеран – Ашхабат, Тегеран – Астара – Баку, Джульфа – Орджоникидзе (совр. Владикавказ). Всего с иранских предприятий в СССР было отправлено более 184 тыс. автомобилей, чуть меньше половины всех американских поставок автотехники.

На военно-воздушной базе в Абадана осуществлялась приемка, сборка самолетов и их отправка по воздуху в СССР. Через Иран своим ходом перегонялись также американские самолеты, которые летели по маршруту США – Вест-Индия – Южная Атлантика – Африка – Персидский залив – Баку.

### Арктические конвои

**А**рктические конвои еще называются «северными», «полярными», «мурманскими» или «союзными» конвоями.

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 чуть ли не единственный маршрут союзных поставок в СССР. На деле он оказался лишь третьим по объему доставленных грузов.

Организация арктических конвоев осуществлялась следующим образом. Американские суда из портов Восточного побережья США под конвоем союзных кораблей приходили в Великобританию или в Исландию. Там, 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 по-

Минусом Трансиранского маршрута была затрата очень большого времени для его преодоления. Суда с Восточного побережья США шли вокруг мыса Доброй Надежды 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.

В самом конце войны суда с лендлизовскими 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.

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 (по инициалам британского морского офицера, который занимался этими операциями). На обратном пути конвои имели обозначение *QP*.

Караваны торговых судов сопровождались эскортом из боевых кораблей. Обычно это были крейсера, эсминцы, сторожевики. Маршрут конвоя составлялся в каждом конкретном случае и зависел от ледовой обстановки и действий противника. Обычно летом караваны шли между кромкой льда и о-вом Медвежий, зимой – южнее этого острова.

При пересечении 18° (позднее 20°) восточной долготы 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, трале-

ние фарватеров в горле Белого моря и на подходах к портам назначения – 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 пути 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), а оттуда 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. Позднее, однако, основной поток грузов пошел через Тихий океан и Персидский залив. Тем более, что союзники неоднократно прерывали отpravку арктических конвоев, ссылаясь то на свои большие потери, то на необходимость сосредоточить все свои морские силы перед крупными десантными операциями, например, перед высадкой в Северной Африке и на Сицилии.

Важнейшим грузом, доставлявшимся в СССР арктическими конвоями, было оружие.

К концу 1941 г. северным путем в СССР 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.

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 пришел в Архангельск 31 августа 1941 г. (операция «Дервиш»). Он еще не имел кодового обозначения и часто называется как конвой *PQ-0*. В этом году в СССР пришло еще 6 союзных конвоев. Причем все они добрались до цели без потерь.

После нападения на Советский Союз гитлеровское командование, будучи уверено в успехе своего «блицкрига», не проявляло особой активности в северных морях. Но с 1942 г. ситуация изменилась. Немцы сосредоточили на базах в Норвегии свои самые крупные надводные корабли (линкоры «Тирпиц», «Шарнгорст», 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 о-ва Ян-Майен и у Новой Земли. Их бомбардировщики и торпедоносцы преследовали союзные корабли и наносили по ним удары. Нескольким раз на перехват конвоев выходили линкоры и тяжелые крейсера Кригсмарине\*.

---

\* Кригсмарине – военно-морской флот нацистской Германии.

Учитывая это обстоятельство, англичане увеличили силы эскорта с упором на противовоздушную и противолодочную оборону. Для отражения атак крупных кораблей противника на определенном удалении от конвоев шли отряды дальнего оперативного прикрытия, ядром которых обычно были 1–2 линкора и 1 авианосец. Советский Северный флот также активизировал свои усилия по защите конвоев. Тем не менее, потерь избежать не удалось.

Наиболее известна печальная история конвоя PQ-17.

В июле 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.

В итоге немецкие подлодки и самолеты потопили большинство транспортов из 37.

Доставлено по назначению было только 896 автомобилей, тогда как погибло 3350, по танкам эти показатели составили соответственно 164 и 430, по самолетам – 87 и 210, однако больше таких успехов немцы не добивались.

В 1943 и 1944 гг. потери союзников заметно уменьшились по сравнению с 1942 г. (табл. 2).

25 апреля 1945 г., в день, когда Красная Армия замкнула кольцо окружения вокруг Берлина, в Мурманск прибыл последний союзный конвой военного времени.

Таблица 2

Арктические конвои в 1941–1945 гг.<sup>3</sup>

Число конвоев и судов	Годы					Всего
	1941	1942	1943	1944	1945	
Конвои, отправленные в СССР	8	13	6	9	4	40
Суда в конвоях	64	256	112	284	95	811
Обратные конвои из СССР	4	13	6	9	5	37
Суда в обратных конвоях	49	188	93	249	156	735
Суда, вернувшиеся в порт отправления (по разным причинам)	45	21	8	6	1	81
Суда, потопленные авиацией	—	36	—	—	1	37
Суда, потопленные подводными лодками	1	24	4	7	5	41
Суда, потопленные военными кораблями	—	3	—	—	—	3
Суда, потопленные в результате иных воздействий (мины, шторм и др.)	—	—	—	—	—	17

### Примечания

<sup>1</sup> Коршунов Ю.Л. Россия и США. Страницы морской истории. М., 2008. С. 183–194.

<sup>2</sup> 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.). 2-е изд. М., 1989. С. 26.

<sup>3</sup> Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР. 1941–1945. М., 2008. С. 239.