

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА. МИФЫ О ЛЕНД-ЛИЗЕ

Аннотация: Чем дальше Вторая мировая война отходит в прошлое, тем больше обрастает историческими мифами. Другими словами, в обществе распространяются устойчивые представления о тех или иных явлениях или проблемах военной истории, лишь частично основанные (а то и совсем не основанные) на реальных фактах и создающие об этих явлениях или проблемах не вполне объективное (или вовсе не объективное) впечатление. Статья посвящена мифам Второй мировой войны, связанным с ленд-лизом. Объясняются причины появления этих мифов. Анализируются некоторые из них. Миф о том, что ленд-лиз был придуман для СССР, который платил за все поставки, в том числе золотом. На деле ленд-лиз изначально предназначался для Британии и во время войны грузы отправлялись без оплаты. Миф о том, что главный маршрут поставок – через северные, арктические моря в Мурманск и Архангельск. На деле больше грузов прошло через Тихий океан и Иран («персидский коридор»).

Ключевые слова: Мифы истории, вторая мировая война, ленд-лиз, военные поставки, полярные конвои, «персидский коридор», тихоокеанский маршрут.

Об авторе: Монин Сергей Михайлович, кандидат исторических наук, доцент кафедры всемирной и отечественной истории МГИМО МИД РФ, 119454, г. Москва, проспект Вернадского, д. 76. Тел. +7 916 194 60-31, E-mail: smmonin@yandex.ru

Вторая мировая... Ни с чем не сравнимая по своему размаху, ожесточенности, по количеству пролитой крови и разрушениям, по тому горю и страданиям, которые она принесла многим странам и народам и человечеству в целом. Не удивительно, что чем дальше эта война отходит в прошлое, тем больше обрастает историческими мифами. Другими словами, в обществе распространяются устойчивые представления о тех или иных явлениях или проблемах военной истории, лишь частично основанные на реальных фактах и создающие об этих явле-

ниях или проблемах не вполне объективное впечатление.

Человеческая память не безгранична и с годами слабеет. Даже в памяти целого народа с уходом военного поколения события войны затягиваются дымкой, за которой уже не всегда удастся рассмотреть все его детали, а может, и – существо. Дело здесь не только в психологии человека, и не только в состоянии исторической науки, выдающей со временем разные оценки военных событий. Помимо этих обстоятельств есть еще и внешние факторы, давящие на сознание людей, формирующие их представление о прошлом, которое может не соответствовать даже тому, что человек сам знал и думал об этом какое-то время назад. Эти факторы надо искать прежде всего в сфере политики и идеологии.

Если говорить под этим углом зрения об истории Второй мировой войны, то она уже давно стала ареной настоящей «войны памяти», столкновения разных представлений о войне, сложившихся у отдельных людей и целых народов. Уже в ходе войны правительства воюющих государств озаботились тем, как эта война будет изложена в истории, что отложится в головах у людей по вопросу о том, кто был виноват в возникновении этого мирового пожара, какой характер носила война для той или иной страны, кто как сражался и какой вклад внес в Победу и в послевоенное устройство мира и т.п.

После краха СССР и биполярной системы международных отношений, желание считавшей себя победителем стороны переделать не только политическую карту мира, но еще и переписать «под себя» историю войны (и в ее свете все послевоенное развитие мира) приобрело совершенно открытый, порой просто грубый и циничный характер. Политическая ангажированность изложения истории Второй мировой войны очевидна. Особенно заметно это явление стало в странах ближнего зарубе-

жья и Восточной Европы. Многие проблемы и события, связанные с мировой войной 1939 – 1945 гг., оказались объектом ожесточенных споров, дискуссий, а то и злонамеренных искажений. Что, в свою очередь, порождало то, что называется мифами о войне. Не избежал этой участи и ленд-лиз.

Стремление обеих сторон изобразить в выгодном для себя ключе англо-американские поставки в СССР проявилось уже в годы самой войны. Тогда же случились и первые коллизии на этой почве. В марте 1943 г. посол США в Москве У.С тэндли на пресс-конференции подверг советскую сторону резкой критике за то, что та, по его мнению, не выражала должной благодарности Союзенным Штатам за ленд-лиз. «Российские власти, – заявил он, – по-видимому, хотят скрыть факт, что они получают помощь извне. Очевидно, они хотят уверить свой народ, что Красная Армия сражается в этой войне одна» [5: 223-297].

Полагают, что посла подвигло на подобное выступление то, что в приказе Верховного главнокомандующего И.В. Сталина по случаю годовщины создания Красной Армии не нашлось места упоминанию о помощи СССР со стороны англосаксов. Советский лидер констатировал, что «ввиду отсутствия второго фронта в Европе Красная Армия несет одна всю тяжесть войны». И далее опять упоминание о собственных усилиях: «Советский Союз все более и более разворачивает свои резервы и становится сильнее» [21: 144-145].

Такая постановка вопроса была не удивительна. Москва считала себя обманутой в вопросе об открытии второго фронта в 1942 г., а действия англосаксов в Северной Африке никак не могли считаться ему заменой и не шли ни в какое сравнение по масштабам и значимости со Сталинградской битвой, завершившейся буквально

но за месяц с небольшим до того, как американский посол высказал свою «обиду».

После 1945 г. состязание в мифотворчестве продолжилось. Если взять крайние варианты трактовки вопроса о ленд-лизе, то для одних он стал, может быть, и весьма важным, но далеко не главным фактором Победы. Для других он «спас» Красную Армию и стал решающей причиной конечного триумфа СССР.

В годы «холодной войны» в Советском Союзе стремились если не замолчать вообще, то по крайней мере по максимуму ограничить упоминания о ленд-лизе и его значении для Победы. Вскоре после войны была опубликована книга первого заместителя председателя Совета Министров СССР, председателя Госплана СССР Н.А.Вознесенского «Военная экономика СССР в период Отечественной войны», которая во многом задавала тон тому, как в последующем советская сторона подходила к оценке ленд-лиза.

Автор этого труда отметил, что «военные усилия Соединенный Штатов Америки и Англии... вместе с Советским государством... служили делу освободительной войны», а в большом числе произведенная на американских заводах военная техника «облегчила разгром немецкого империализма». Что же касается военно-экономического сотрудничества трех ведущих держав антигитлеровской коалиции, то в книге указывалось, что в Советском Союзе «в период военной экономики... импорт товаров увеличился почти в пять раз». Причем «увеличение импорта товаров (преимущественно сырья и материалов) произошло за счёт поставок союзников СССР... Однако, если сравнить размеры поставок союзниками промышленных товаров в СССР с размерами производства промышленной продукции на социалистических предприятиях СССР за тот же период, то окажется, что удельный вес этих поставок по отношению к

отечественному производству в период военной экономики составит всего лишь около 4%» [3:18-19, 73-74].

В другом разделе книги Вознесенский довольно пространно рассуждал о том, что военная экономика гитлеровской Германии опиралась на эксплуатацию производительных сил почти всей поработанной Европы. В противовес этому он подчеркнул «техно-экономическую независимость социалистической экономики от капиталистических стран», никак не упомянув при этом о масштабных поставках ленд-лизских товаров в СССР и их роли в обеспечении экономической победы над врагом [3: 168-172].

Первоначально автор предполагал дать несколько более развернутую характеристику военно-экономической помощи со стороны союзников: «Бесспорно, что вооружение, стратегические материалы и продовольствие, полученные Советским Союзом от союзников, содействовали успешному завершению войны против общего врага – гитлеровской Германии. Однако разгром гитлеровской Германии Советской Армией осуществлен в основном отечественным советским оружием и отечественной военной техникой». Впрочем, эти два предложения в книге не сохранились. Сталин, по просьбе Вознесенского заранее прочитавший его труд, внес свою правку, надо полагать, под воздействием резко охладевших отношений со вчерашними союзниками. Он вычеркнул упоминание о продовольствии, а затем отчеркнул весь текст и написал на полях: «Не-то» (Об этом рассказано в воспоминаниях экономиста и публициста Л.А. Вознесенского, племянника Н.А. Вознесенского (Вознесенский Л. А. Истины ради. М., 2004. С. 96-97). См. :Якутин Ю.В. Союзнические поставки как фактор Великой Отечественной, предмет «холодной» и «постхолодной»

войн // В кн.: Рыжков Н.И. Великая Отечественная: ленд-лиз. – М., 2012. С. 15,17 и форзац книги).

Так что в итоге в книге остался единственный выше-приведенный пассаж с прямым указанием на поставки в СССР (но без упоминания термина «ленд-лиз»).

С тех пор содержащаяся в этом пассаже и ставшая классической формула – «всего лишь около 4%» – неизменно упоминалась в Советском Союзе, когда речь заходила о ленд-лизе. Надо, однако, отметить следующее. Очень часто цифрой 4% обозначают долю всех поставок в СССР по отношению к его собственному производству. Не уточняется, какое «производство» имеется в виду. Только промышленное? Или еще и сельскохозяйственное (ведь в годы войны американцы поставляли в СССР продовольствие)? Встречаются и другие варианты, например, 4% «всех расходов» СССР на войну.

Между тем Вознесенский упомянул 4% применительно к поставкам в СССР промышленных товаров, а по сырью и материалам специально отметил пятикратный рост их импорта из союзных стран. Вслед за названными в конце 40-х годов 4% в зарубежной, а затем и в отечественной литературе появились в два-три раза более высокие показатели. Сравнить эти разные цифры сложно, а то и невозможно, так как речь порой идет о разных вещах, при том, что зачастую неизвестны данные, на основе которых делались выводы, и использовавшиеся при этом методики подсчета. Остается надеяться, что более 100 сотрудников Госплана, которые готовили статистические данные для книги Вознесенского (как указано в аннотации на ее современное переиздание), не зря ели свой хлеб [3:2]. Многим же современным авторам, не в обиду им будет сказано, не мешало бы лучше представлять себе, что такое, например, «народнохозяйственный баланс», «валютный курс», «конвертируемость» и многие другие понятия и катего-

рии, применяемые при анализе экономических проблем и потому лучше знакомые экономистам, чем историкам [Редкое исключение – 1].

Помимо канонических 4% в советское время было принято называть следующие данные: из 46 млрд. долл. общих расходов США по ленд-лизу на долю СССР пришлось 9,8 млрд. долл. (тогда как Британская империя, например, получила 30,3 млрд. долл.) [2:400].

В современной литературе встречаются другие оценки. Общая стоимость поставок из США в СССР определяется в 11,3 млрд. долл. Кроме того, от Великобритании по ленд-лизовой схеме было получено товаров на 1,7 млрд. долл., а из Канады – на 200 млн. долл. Итого 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 учётом инфляции в СССР и США в 1942 г.). При этом надо учитывать качество западной техники и наличие узких мест в советской экономике [2: 232-233].

Вообще разноречивость в цифрах, который может смутить читателя и породить сомнения в правильности подсчетов, совсем не обязательно исходит из чьего-то желания преувеличить или преуменьшить значение ленд-лиза и, соответственно, раздуть некий миф о нем. Надо четко определить, что считать (заказанное, произведенное, принятое, отгруженное, полученное), за какой период (включать ли, например, поставки до распространения на СССР режима ленд-лиза), из каких источников (только из США или еще из Великобритании и Канады). И не забыть по англосаксонскую систему мер и весов (длинные, короткие тонны и т.п.).

Присущее советской эпохе стремление не подчеркивать, а скорее принижать значение ленд-лиза не означало, что о военно-экономической помощи со стороны за-

падных держав в СССР вообще ничего не знали. Не только потому что в послевоенные десятилетия оставались миллионы живых свидетелей этой помощи. О ленд-лизе писалось и в многотомных трудах по истории второй мировой войны, и в ряде монографических и других изданий. Тем не менее в советское время имели место (и до сих пор встречаются) искаженные представления об этой проблеме, которые можно назвать мифами. Рассмотрим некоторые из них.

Миф о том, что ленд-лиз был изобретен для Советского Союза и оплачивался советским золотом.

На самом деле СССР не имел никакого отношения к появлению ленд-лиза. Еще в 1940 г. по обе стороны Атлантики появилась осознание того, что принцип «плати и вези», на котором поначалу зиждились американские поставки в Великобританию, скоро окажется неприменимым по той простой причине, что Лондону вот-вот будет элементарно нечем платить. Первый опыт поставок без оплаты деньгами – передача англичанам 50 эсминцев постройки времен первой мировой войны в обмен на стратегически важные британские базы в Новом Свете.

Но требовалась какая-то более масштабная и долговременная схема оказания помощи странам, воевавшим против держав «оси». Как это сделать в условиях, когда их платежеспособность уверенно стремилась к нулю, образно объяснил президент США Ф. Рузвельт. «Я хочу пояснить вам наглядным примером, – сказал американский лидер на пресс-конференции в декабре 1940 г. – если горит дом соседа, а у тебя есть садовый шланг, одолжи его соседу, пока не загорелся и твой дом. Когда пожар будет потушен, сосед вернет тебе шланг, а если тот окажется поврежденным, то заплатит за него, когда поднакопит денег» [8]. Помогая другим тушить уже разгоревшийся пожар мировой войны, США, по мысли

Рузвельта, должны были превратиться в «арсенал демократии».

В итоге была выработана модель оказания помощи подвергшимся агрессии странам на основе поставок им всего необходимого для ведения войны (оружия, снаряжения, промышленного оборудования, транспортных средств, топлива, металлов, продовольствия, медикаментов, а также информации и т.п.) взаймы или в аренду (англ. «ленд-лиз»). Но при условии, что оборона этих стран должна была быть «жизненно важна» для обороны самих Соединенных Штатов. 11 марта 1941 г. был принят закон о ленд-лизе (Акт об укреплении обороны США). В этот же день Рузвельт подписал распоряжения о передаче Великобритании 28 торпедных катеров, а Греции – 50 75-мм пушек и нескольких сот тысяч снарядов.

Понятно, что весной 1941 г. ленд-лиз никак не связывался с Советским Союзом, который тогда в Соединенных Штатах рассматривался скорее как сообщник Гитлера, а не его противник, который нуждается в поддержке. Поэтому даже раздавались требования включить в закон о ленд-лизе список государств, помощь которым могла быть оказана только с дополнительного разрешения Конгресса, где в тот момент были очень сильны антисоветские настроения. Однако Рузвельту удалось сохранить за собой свободу рук в отношении возможных поставок в СССР в будущем.

Впрочем, даже после того, как Советский Союз подвергся нападению гитлеровской Германии, он не сразу получил поддержку на условиях ленд-лиза. 24 июня 1941 г., выступая на пресс-конференции, Рузвельт заявил, что Соединенные Штаты окажут «всевозможную помощь» России в ее борьбе с нацистами, но обставил ее рядом условий и уклонился от указания на то, что она будет предоставлена в соответствии с законом о ленд-лизе.

С лета 1941 г. американские товары поступали в советские дальневосточные порты. Вскоре наладилось участие американцев в арктических конвоях. А. Гарриман представлял США на Московской конференции 29 сентября – 1 октября, посвященной организации межсоюзнических поставок. Но официально режим ленд-лиза был распространен на Советский Союз только 7 ноября 1941 г. Хотя задним числом счет стали вести с момента подписания 1 октября Московского протокола. 11 июня 1942 г. СССР и США заключили Соглашение о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии. Этот документ регулировал поставки по ленд-лизу и стал одним из самых главных из числа подписанных Советским Союзом и Соединенными Штатами в военные годы. Наряду с заключенным чуть ранее советско-английским союзным договором он знаменовал окончательное оформление антигитлеровской коалиции.

Великобритания заявила, что будет поставлять грузы в СССР на условиях, аналогичных ленд-лизу, в сентябре 1941 г., то есть даже раньше американцев. С 1943 г. напрямую к поставкам в СССР подключилась Канада (до этого ее продукция засчитывалась в британской квоте).

Гуляющие по Интернету разговоры о том, что Советский Союз во время войны оплачивал (да еще золотом!) всё отправленное ему западными державами оружие и другие грузы, – это один из главных мифов ленд-лиза. Вопрос кто, кому и сколько должен и сколько в итоге заплатил очень политизирован и вызывает весьма эмоциональную реакцию.

Оставим в данном случае в стороне сюжет о послевоенных расчетах. Подчеркнем, что во время войны за ленд-лиз никому ничего платить не надо было. И после войны уничтоженные, утраченные и использованные в ходе боевых действий материалы оплате не подлежали. Оставшееся имущество могло быть возвращено амери-

канцам по их требованию, причем пригодное для гражданских целей предполагалось полностью или частично оплатить на основе выданных Соединёнными Штатами долгосрочных кредитов.

Некоторая оговорка может быть сделана только насчет так называемого «обратного ленд-лиза», то есть предоставления США нужных им товаров и услуг от стран-получателей помощи по ленд-лизу. Но в случае с СССР этот «обратный ленд-лиз» (поставки марганцевой и хромовой руды и некоторых других традиционных предметов советского экспорта, обслуживание американских судов в советских портах и т.п.) выражался относительно небольшими величинами, в отличие, например, от Великобритании.

СССР оплачивал наличными или золотом поставки из западных стран, заказанные до введения режима ленд-лиза или помимо него. Разговоры о «советском золоте», видимо, подпитываются историей с британским крейсером «Эдинбург». Этот корабль в составе конвоя QR-11 вышел из Мурманска, имея на борту около 5,5 тонн золота. Полагают, что частично оно предназначалось для оплаты советских закупок помимо программы ленд-лиза, частично — это был как раз «обратный ленд-лиз»: сырье для золочения контактов различного телефонного, радио- и навигационного оборудования, производимого по советским заказам. Крейсер был атакован немцами и 2 мая 1942 г. затонул в Баренцевом море. В 80-е годы в два приема почти все золото с «Эдинбурга», было поднято и поделено между СССР, Великобританией и английской фирмой, осуществлявшей подводные работы.

Еще один расхожий миф о ленд-лизе – главный, если не единственный маршрут поставок в СССР – северный, через арктические моря.

Этот путь через северные моря в Архангельск и Мурманск благодаря художественной литературе, кине-

матографу, а также воспоминаниям участников конвоев, является, безусловно, наиболее известным широкой общественности, но отнюдь не главным по объему перевезенных грузов. Это видно из приводимой ниже таблицы.

*Основные маршруты поставок в СССР
грузов по ленд-лизу*

Маршруты	тоннаж, тыс. т	%
Тихоокеанский	8 244	47,1
Трансиранский	4 160	23,8
Арктические конвои	3 964	22,6
Черное море	681	3,9
Советская Арктика	452	2,6
Всего	17 501	100,0

Арктические конвои еще называются «северными», «полярными», «мурманскими» или «союзными» конвоями [см., например, 6, 16, 17, 20, 22, 24].

Этот путь был самым коротким, самым быстрым, но и самым опасным. Он проходил в сложных для плавания акваториях, но главное – приходилось обороняться от постоянно атакующего противника. Формировались конвои поначалу в Шотландии или в Исландии. Ответственность за охрану и проводку конвоев несло британское адмиралтейство. Караваны торговых судов в сопровождении эскорта из боевых кораблей обычно летом шли между кромкой льда и островом Медвежий, зимой – южнее этого острова. Затем конвои вступали в операционную зону советского Северного флота, который, несмотря на свои весьма скромные возможности, подключался к охранению грузовых судов.

Через 10-14 суток конвои приходили в Мурманск, Архангельск или Молотовск (совр. Северодвинск). Эти северные (равно как и дальневосточные) порты пришлось срочно реконструировать для переработки огромного вала грузов. Далее по железной дороге лендливовские материалы доставлялись на фронт и в тыловые районы СССР, а разгрузившиеся транспортные суда опять собирались в конвои для обратного пути.

Только в 1941 г. арктический маршрут оказался на первых позициях, обеспечив примерно 40% всех поставок. С 1942 г. основной поток грузов пошел через Тихий океан и Персидский залив.

Первый английский конвой прибыл в Архангельск 31 августа 1941 г. До конца года пришли еще шесть конвоев, и все без потерь, поскольку немцы – вопреки распространенным представлениям – поначалу не проявляли в Арктике особой активности. Но в 1942 г. гитлеровцы развернули настоящую охоту за союзными караванами, потопив 69 транспортов из 85, которых им удалось уничтожить в этом районе за всю войну. Известна печальная история конвоя RQ-17. По труднообъяснимой причине англичане отозвали свой эскорт, и в итоге из 36 судов было потоплено 23. Большие потери спровоцировали англичан на прекращение отправки конвоев до наступления полярной ночи. С марта по ноябрь 1943 г. конвои снова не ходили.

В обоих случаях это вызывало серьезную напряженность в межсоюзнических отношениях, поскольку северным путем быстрее всего можно было доставлять оружие в СССР. И случались эти перебои как раз в периоды особого напряжения на советско-германском фронте. Никакие объяснения британцев в глазах советского руководства не выглядели убедительными.

Всего в 1941 – 1945 гг. на север СССР пришли 811 судов в составе 40 конвоев. Количество потопленных

судов – 98. Союзниками потеряно 16 боевых кораблей. Погибло свыше 3 тыс. моряков.

Самым большим по объему перевезенных грузов (почти половина) оказался тихоокеанский маршрут, о котором, однако, известно было до недавнего времени не так уж и много [16: 107-127].

Геостратегическое положение СССР на Тихом океане тогда было крайне невыгодным. Япония контролировала все проливы, ведущие к портам советского Приморья. Туда приходилось идти мелководными, забитыми льдом узкими проливами в обход минных полей.

После начала полномасштабной войны на Тихом океане в декабре 1941 г. ситуация с перевозками грузов в СССР намного осложнилась. Теперь здесь могли ходить только суда под советским флагом с советскими экипажами. За 18-20 суток суда с западного побережья США по одному без какой-либо охраны добирались до дальневосточных портов СССР. Нехватка у советской стороны собственного тоннажа в значительной мере была компенсирована за счет поставок из США по ленд-лизу 38 судов типа «Либерти» – типовых транспортных судов, строившихся поточным методом.

Доставленные по морю грузы – в основном машины и оборудование, продовольствие, нефтепродукты - далее по Транссибирской магистрали везли в Европейскую часть СССР. Зачастую при этом использовался подвижной состав, полученный по ленд-лизу из США.

Советские суда на Тихом океане много раз подвергались досмотру и задержанию 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.

Еще один малоизвестный широкой публике маршрут назывался Трансиранский, или «южный», или «Персидский коридор».

Через Иран и Каспий можно было, как выразился один иранский дипломат, организовать «безопасный черный ход» для поставок в Россию [15: 92]. Для этого можно было использовать Трансиранскую железную дорогу, которая имела выход к Персидскому заливу и к Каспийскому морю. Эту тему англичане и русские стали обсуждать буквально с первого дня Великой Отечественной войны. К этому добавлялась необходимость предотвратить сползание Ирана в лагерь держав «оси», для чего требовалось уничтожить германскую «пятую колонну» в этой стране. Два столь важных вопроса создали прочную основу для совместных действий СССР и Великобритании, хотя при этом каждая из сторон не забывала и о других своих интересах в регионе.

Отказ Тегерана нейтрализовать прогерманские силы в стране и нежелание разрешить транзит через свою территорию предназначенного для СССР оружия заставил Москву и Лондон действовать. 25 августа 1941 г. в Иран были введены советские и британские войска [4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 23]. Заметим, что Советский Союз юридически имел на это полное право в соответствии с советско-иранским договором 1921 г.

Слабая транспортная инфраструктура Ирана не позволила сразу организовать масштабные поставки в Советский Союз. За ее реорганизацию и расширение поначалу взялись англичане. Но всё же Лондону явно не хватало ресурсов. Ответственность за грузовой транзит в Советский Союз в 1942 г. взяли на себя Соединённые Штаты [25, 26:225-255]. Численность американских военных и специалистов в Иране в конце войны достигла 30 тыс. человек.

Под руководством западных инженеров были реконструированы железные дороги и порты, построены автодороги. Американцы возвели в Иране несколько авто- и авиасборочных предприятий. Собранные на этих заводах более 184 тыс. автомашин своим ходом с полным кузовом грузов отправлялись на север, а самолёты с советскими экипажами перелетали на родную территорию. Маршруты движения надо было охранять не только от бандитов и воров, но и от мятежных племён, которые могли быть подкуплены немецкими агентами.

Через Персидский залив и Иран в Советский Союз проходило одно из ответвлений трансафриканского воздушного маршрута. Бомбардировщики, взлетевшие с территории США, или истребители, собранные в Западной Африке, через Черный континент и Ближний Восток добирались до Ирана, а оттуда им было уже «рукой подать» до советской границы.

Работа на сборочных предприятиях, расположенных на юге Ирана или в Ираке, требовала максимальной отдачи от местных рабочих, от американских и английских инженеров, от советских лётчиков, шоферов и сотрудников приёмных комиссий. Работать зачастую приходилось с 3-4 до 11 часов утра. Позднее металл раскалялся настолько, что можно было получить ожоги [7]. Пройдя через территорию Ирана, грузы поступали в советское Закавказье или в Среднюю Азию. Значительная часть доставлялась на судах по Каспийскому морю, а когда фронт откатился на запад, то и дальше по Волге.

Результат совместных усилий не замедлил сказаться. В августе 1941 г. через «персидский коридор» можно было перебрасывать всего 10 тыс. тонн грузов в месяц, к октябрю 1942 г. - 30 тыс. тонн грузов, а к маю 1943 года – до 100 тыс. тонн в месяц.

Минусом Трансиранского маршрута было то, что суда с восточного побережья США вокруг Африки шли до

портов Персидского залива около 75 дней, а потом еще необходимо было время, чтобы доставить грузы на советскую территорию.

*Грузы, отправленные через Персидский залив
с 22 июня 1941 года по 20 сентября 1945 года [19:195]*

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

Между СССР и США была налажена воздушная трасса, получившая название Аляска-Сибирь (АлСиб) [18:519-543]. С советской стороны решение о ее организации было принято 9 октября 1941 г., а движение открылось 6 октября 1942 г. Всего за годы войны из США до Красноярска добралось 7908 самолетов.

В Фэрбэнксе (Аляска) советские летчики принимали у американцев самолеты и перелетали через Берингов пролив на аэродром в Уэлькале, где им на смену приходили пилоты следующего перегоночного полка. И таким «эстафетным» способом через Чукотку, Колыму и Якутию самолёты долетали до Красноярска (всего около 6,5 тыс. км). Обрато на каждом этапе лётчиков доставляли на транспортных самолётах.

Отбирали для перегона самолетов самых опытных летчиков. Ведь полёты проходили в крайне сложных природно-климатических условиях: в дождь, снег, туман, в дыму от лесных пожаров, в жесточайшие морозы, при сильном ветре и низкой облачности. Самолёты обледеневали, магнитные компасы работали плохо, точ-

ных карт не было. А под крылом самолёта – бескрайние тундра, тайга и горы, и надо во что бы то ни стало дотянуть до следующего аэродрома. Иначе почти неизбежная смерть. Не удивительно, что на советском участке воздушной трассы был потерян 81 самолёт (по другим данным – 44), погибло 115 советских лётчиков. На американском участке погибло 68 самолетов.

Из Тихого океана американские грузы Северным морским путем могли попасть в Архангельск и Мурманск, а по дороге часть из них уходила для нужд Сибири и того же АлСибА. Но масштабы перевозок на этом маршруте через Советскую Арктику по понятным причинам были невелики.

В самом конце войны, когда немецко-фашистские оккупанты были изгнаны из Крыма и с Украины, открылся путь через Черное море. В начале 1945 г. в Одессу прибыли первые пароходы с ленд-лизовскими грузами, которые ранее скорее всего пошли бы через Персидский залив. Но война вскоре закончилась.

Литература

1. *Бутенина Н.В.* Ленд-лиз: сделка века. М., 2004.
2. Великая Отечественная война. 1941-1945. Энциклопедия. М. 1985.
3. *Вознесенский Н.А.* Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 2016.
4. *Голуб Ю.Г.* 1941: Иранский поход Красной Армии. Взгляд сквозь годы//Отечественная история. 2004. № 4.
5. *Данн Д.* Между Рузвельтом и Сталиным. Американские послы в Москве. // Перевод с англ.- М., 2004.
6. Два конвоя: PQ-17 и PQ-18: Сб. *П. Лунд.* PQ-17 – Конвой в ад; *Дж. Брум.* Конвою рассеяться!; *П. Смит.* Победа в Арктике. М., 2004.
7. *Зорин Л.И.* Особое задание. М., 1987.
8. *Кречетников Артем.* «Садовый шланг» Франклина Рузвельта. BBCRussian.com 29 июня 2007 года.

9. *Любин Д.М.* Ввод Красной Армии в Иран летом-осенью 1941 года: Причины, осуществление, последствия. Дисс...канд. ист.наук. Саратов. 2005.
10. *Монин С.М.* «Дело с Ираном действительно вышло неплохо...» // *Международная жизнь.* 2011, № 8.
11. *Монин С.М.* «Немцы назначили адмирала ... на Каспийское море». К вопросу об обеспечении ленд-лизингового транзита через Иран и Каспий в 1941-1942 гг. // *Великая Победа:* в 15 т. Т.11. М., 2013.
12. *Монин С.М.* 1941 год: к югу от советских границ// *Обозреватель.* 2012. №1.
13. *Монин С.М.* Ленд-лиз шел через Иран // *Международная жизнь. История без купюр. Специальный выпуск.* 2012.
14. *Монин С.М.* Советская дипломатия и создание Персидского коридора// *На грани катастрофы: к 75-летию начала Великой Отечественной войны: материалы международной науч. конф.* М., 2017.
15. *Оришев А.Б.* В августе 1941-го. М. 2011.
16. *Паперно А.Х.* О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее // *Отечественная история.* 1997. № 2.
17. *Полярные конвои.* М., 2003.
18. *Почтарёв А.Н., Горбунова Л.И.* Полярная авиация в России. 1914-1945 гг. Книга 1. М., 2011.
19. *Рыжков Н.И.* Великая Отечественная: ленд-лиз. М., 2012.
20. *Скофилд Б.* Русские конвои. Поуп Д. Новогодний бой. М., 2003
21. *Сталин И.В.* О Великой Отечественной войне Советского Союза. М., 1946.
22. *Супрун М.Н.* Ленд-лиз и северные конвои. 1941-1945 гг. М. 1997.
23. *Ходеев Ф.П.* Советско-английское принуждение Ирана к лояльности в 1941 году // *Военно-исторический журнал.* 2011. № 9.
24. *Шофилд Б.* Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. М., 2003.
25. *Юнгблуд В.Т., Чучкалов А.В.* Политика США в Иране в годы второй мировой войны. Киров, 2011.
26. *Coakley R.W.* The Persian Corridor as a Route for Aid to the USSR // *Command Decisions.* Washington, 2000.