

Поставки по ленд-лизу в период Великой Отечественной войны: роль водного транспорта

Lend-lease deliveries during the Great Patriotic war: the role of water transport

Пилюян М.Г.

кафедра социально-гуманитарных и экономических дисциплин, МГАВТ, г. Москва – филиал Санкт-Петербургского ГУМРФ им. С.О. Макарова
e-mail: piloyan.ma@mail.ru

Piloyan M.G.

Department of Social, Humanitarian and Economic Disciplines, Moscow State Academy of Water Transport - branch of the State University of sea and river fleet named admiral S.O. Makarov
e-mail: piloyan.ma@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрены понятие ленд-лиза, история принятия этой программы и её реализация при помощи водного транспорта на арктическом направлении. Целью исследования стало выяснение условий, в которых проходили поставки по ленд-лизу при помощи арктических конвоев, и как они способствовали уменьшению потерь и, в целом, победе советских войск над Германией. Среди задач исследования – выявление специфики и эффективности морских поставок, а также жертв, которыми они сопровождалась.

Ключевые слова: ленд-лиз, Великая Отечественная война, флот, конвой, антигитлеровская коалиция.

Abstract

The article discusses the concept of lend-lease, the history of the adoption of this program and its implementation by water transport in the Arctic. The purpose of the study was to find out the conditions under which lend-lease deliveries were made with the help of Arctic convoys, and how they contributed to reducing losses and, in General, to the victory of Soviet troops over Germany. Among the objectives of the study is to identify the specifics and effectiveness of sea deliveries, as well as the victims they were accompanied by.

Keywords: lend-lease, Great Patriotic war, fleet, convoy, anti-Hitler coalition.

Ленд-лиз был? в первую очередь? государственной программой США, инициированной Ф. Рузвельтом. Название её произошло от двух английских слов lend – давать в долг, lease – сдавать в аренду. Предполагалось, что необходимо оказать помощь союзникам, причём более всего тем, чья оборона имеет особое значение для безопасности США. Несмотря на «коммерческий» смысл названия программы, расплачиваться получатели должны были не за всё, а только за ту технику, которая останется в целости после войны и может быть потом использована. Оговаривалось, что некоторую сохранившуюся технику Соединенные Штаты смогут получить обратно.

Программа была принята 11.03.1941 г., когда до окончания войны было очень далеко, и США ещё в ней не участвовали. Первым объектом программы стала Великобритания, находившаяся тогда в крайне тяжёлом положении из-за масштабных германских бомбардировок. Однако с октября 1941 г. новым адресатом помощи становится СССР (формально – с 28.12.1941, но реально именно с октября) [1, с. 110].

Необходимо отметить, что 11.12.1941 г. Германия объявила США войну, и поводом заявила как раз её (США) экономическую помощь своим врагам. Президент и сенат США, принимая решение о новом адресате помощи, руководствовались некоторыми цифрами: к концу 1941 г. соотношение ВВП СССР и Великобритании, с одной стороны, и Германии и её сателлитов, с другой стороны, было 0,9:1. Это было связано с колоссальными потерями обеих стран, воюющих с Германией [1, с.114].

Вместе с тем, необходимо отметить, что вторым субъектом экономической и военной помощи Советскому Союзу оказалась как раз Великобритания. Несмотря на её собственное непростое положение, она уже с июня 1941 г. доставляла в СССР военные грузы, продукты и медикаменты. С 27.06.1942 г. эти поставки стали бесплатными [4, с. 215]. Однако до того они оплачивались золотом. Этот вопрос не очень прозрачен, однако принято считать, что СССР за первичные поставки заплатил около 55 тонн золота, которые были доставлены десятью судами. Один из кораблей, «Эдинбург», в апреле 1942 г. был потоплен, на нём находилось примерно 5500 кг золота.

Важнейшим вопросом стало определение маршрутов доставки грузов. В целом, таких маршрутов было пять, но они были неравнозначны. Самым спокойным, но и длительным, был Тихоокеанский маршрут, занимавший примерно 20 дней. По общим итогам, по нему было доставлено 47,1% всех американских грузов. Вместе с тем, здесь было много проблем: СССР не был в состоянии войны с Японией, поэтому перевозка осуществлялась только на советских судах. Конечно, Япония мешала доставке, но соблюдала меру. Однако только Владивосток имел железнодорожное сообщение с фронтом, остальные же грузы доставлялись почти месяц.

Гораздо более оперативным, но и самым опасным был маршрут арктических конвоев. В итоге, по нему было доставлено 22,6% всех грузов. Это была доставка главным образом с Восточного побережья США в Мурманск или в Архангельск (через железную дорогу). Занимал он примерно 2 недели и находился под постоянным воздействием германской авиации и флота. Но это направление всё равно оказывалось в 1941–42 гг. наиболее эффективным, хотя очень часто судьба конвоев была трагической.

Ответственным за эти конвои считалось Британское адмиралтейство. Как правило, половина судов были британские. Остальные были либо американские, либо, с марта 1943 г., частично советские. Первоначально конвои были небольшие, 6–10 судов. Но с начала 1942 г. численность конвоев стала 16–25, а потом и до 40 единиц, не считая кораблей охраны.

Самый первый конвой из Великобритании вышел 21.08.1941 г. Груз везли на 7 судах с охраной. Впоследствии, когда конвоем, идущим в СССР, было присвоено литерное обозначение PQ, его стали называть PQ-0. Это обозначение возникло случайно: это были инициалы британского офицера, отвечавшего за конвойные операции в СССР Питера Квиллина (Peter Queiyn). В названиях конвоев, шедших в обратном направлении, эти буквы менялись местами.

1941 г. был для конвоев довольно удачным: первый конвой прибыл в Архангельск без потерь, доставив среди прочих грузов 15 истребителей «Харрикейн» (в разобранном виде); до конца 1941 г. благополучно состоялись ещё десять конвоев (в обе стороны) [2, с. 98]. А. Гитлер, исходя из плана «Барбаросса», считал, что германская победа над СССР будет достигнута успехами только сухопутных сил и авиации, причём Заполярье не рассматривалось им как район приложения усилий германского флота.

Но в 1942 г. ситуация резко изменилась. Руководство Германии, придя к выводу, что вряд ли можно будет добиться новых успехов в войне против Великобритании, решает использовать значительные силы Кригсмарине и Люфтваффе для ликвидации морских контактов между СССР и его союзниками. Поэтому в начале года в район Северной Норвегии были переброшены линкор «Тирпиц», крейсера «Адмирал Шеер», «Лютцов», «Хиппер» и ряд других кораблей, а также 14 подводных лодок [4, с. 233]. Серьёзные германские операции против конвоев начали проводиться с марта, атаковались суда, а также начались бомбёжки Мурманска. В охране конвоев были задействованы

практически все силы советского Северного флота, однако потери увеличивались. В мае 1942 г. сильно пострадал конвой PQ-16, потерявший 6 транспортов.

Но наиболее трагической оказалась судьба следующего конвоя – PQ-17. Эта история подробно описана как в научной, так и в художественной литературе. Главное в ней то, что многочисленный караван судов (36 транспортов и 3 спасательных судна) был очень хорошо защищён как надводными кораблями, так и советскими подводными лодками. Но и немцы нанесли по конвою удар огромной силы. С точки зрения многих историков, как российских, так и британских, роковую роль сыграло решение адмирала Д. Паунда о рассредоточении конвоя для самостоятельного следования в советские порты. Дополнительным неприятным фактором стал полярный день, благодаря чему германская авиация получила возможность действовать круглосуточно. В итоге, главным образом в результате действий с воздуха, было потоплено 23 транспорта. До пунктов назначения добрались лишь 11 судов из 36 [3, с.65].

Потрясение от гибели каравана было настолько велико, что британцы попытались вообще отказаться от направления следующих конвоев, но всё же возобновили их в сентябре. PQ-18 состоял из 40 транспортов и 50 кораблей эскорта. На этот раз охранявшие караван корабли сразу вступили в бой. Потери всё же были, но несравнимые с июньской трагедией: немцами было потоплено 13 судов, остальным удалось добраться до места назначения.

С 1944 г. начался новый этап в организации арктических морских поставок. В северной Атлантике активность германского флота резко уменьшилась. Причины заключались не только в ухудшающемся общем военном положении Германии, но и в том, что в декабре 1943 г. англичанами был потоплен линкор «Шарнхорст», после чего немцы отказались от использования крупных надводных кораблей для атаки на транспорты. Союзное же командование учло уроки лета 1942 г. и стало в большей степени использовать для охраны транспортов морскую авиацию и подводные лодки. Хотя самым интенсивным периодом поставок оказался именно 1942 г., а потом их частота несколько снизилась, они продолжались до конца мая 1945 г. Так, в течение 1944 г. по ленд-лизу Северный флот получил от США и Великобритании 21 противолодочный корабль типа «большой охотник», 44 торпедных катера, 31 сторожевой катер, 34 американских тральщика. Кроме того, уже при помощи советских моряков были доставлены линкор «Архангельск» («Ройял Соверен»), 9 эсминцев типа «Жаркий» («Ричмонд»), 4 британские подводные лодки типа «Урсула» («В»). Из США поступил крейсер «Мурманск» («Милуоки») [5].

Таким образом, северный морской маршрут сыграл очень важную роль в доставке самых разнообразных грузов в СССР, способствуя тем самым победе над нацистской Германией. До июля 1942 г. через это направление был доставлен 61% всего ввезённого тогда в страну из-за границы, в частности, 2314 танков, 1903 самолёта [5]. И хотя потом роль этого пути несколько уменьшилась, за весь военный период северные морские поставки составили 36% всех военных грузов.

Литература

1. *Джонс Р.* «Ленд-лиз». Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во 2й мировой войне. – Москва: ЗАО «Центрполиграф», 2015. – 350 с.
2. *Заостровцев Г.* Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск: Издательство ПГУ, 1991. – 256 с.
3. *Ирвинг Д.* Разгром конвоя PQ-17. – Москва: Воениздат, 1971. – 74 с.
4. *Лидделл Гарт Б.* Вторая мировая война. – Москва: АСТ, СПб: Terra Fantastica, 1999. – 347 с.
5. http://stat.mil.ru/winner_may/allied_troops/more.htm?id=120