

ОЛЕКСАНДР ФРАДИНСЬКИЙ

ЛЕНД-ЛІЗ В СРСР: домінанти здійснення

Хмельницький
2024

УДК 339.9
Ф 82

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Хмельницького національного університету
(Протокол №8 від 25.01.2024 року.)*

Рецензенти:

Володимир АНДРУЩЕНКО — доктор економічних наук, професор, професор кафедри фіскального адміністрування Державного податкового університету

Іван БЕРЕЖНЮК — доктор економічних наук, професор, радник Міністра фінансів України, професор Університету митної служби та фінансів (за сумісництвом), начальник Житомирської митниці

Дмитро ВАСИЛЬКІВСЬКИЙ — доктор економічних наук, професор, завідувач кафедрою міжнародних економічних відносин Хмельницького національного університету

Фрадинський О. А.

Ф 82 Ленд-ліз в СРСР: домінанти здійснення : монографія / Хмельницький, 2024. / Хмельницький : ФОП Мельник А.А., 2024. 398 с.

ISBN 978-617-7600-99-1

У монографії, на основі різноманітних джерел, досліджено питання надання військово-економічної допомоги СРСР зі сторони США за системою ленд-лізу у роки II Світової війни. Враховуючи багатогранність цього феномену, наведено організаційні, управлінські, економічні, фінансові аспекти здійснення поставок; охарактеризовано їх номенклатуру та логістичні маршрути здійснення. Дослідження містить багато ілюстративного та статистичного матеріалу, який доповнює його текстову частину і полегшує її сприйняття.

Монографія розрахована не лише на представників науково-освітнього середовища – дослідників, викладачів та студентів, але й на усіх читачів, які цікавляться історією та бажають ознайомитися із однією із малодосліджених її сторінок.

УДК 339.9

УМОВНІ СКОРОЧЕННЯ

БРЕМ – броньована ремонтно-евакуаційна машина;
ВАД – військово-автомобільна дорога;
ВЕВ – військово-експлуатаційне відділення;
ВМС – військово-морські сили;
ВМФ – військово-морський флот;
ВПС – військово-повітряні сили;
ГПУ – Головне політичне управління;
ГУЛАГ – Головне управління таборів;
ГУ ЦПФ – Головне управління Цивільного повітряного флоту;
ДКО – Державний Комітет Оборони;
НКВС – Народний комісаріат внутрішніх справ;
НКЗТ – Народний комісаріат зовнішньої торгівлі;
НКМТ – Народний комісаріат морського транспорту;
ОМАГ – Особлива морська авіаційна група;
ПАД – перегонна авіаційна дивізія;
ПАП – перегонний авіаційний полк;
ППО – протиповітряна оборона;
ПУАЗВ – пристрій управління артилерійським зенітним вогнем;
РСЧА – Робітничо-Селянська Червона Армія;
РТУ – Радянське транспортне управління;
САУ – самохідна артилерійська установка;
СВГ – Ставка Верховного Головнокомандування;
СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік;
США – Сполучені Штати Америки;
УЗК – Урядова закупівельна комісія;
ЦПФ – Цивільний повітряний флот;

ЗМІСТ

| | |
|---|-----|
| ВІД АВТОРА | 6 |
| ВСТУП | 10 |
| РОЗДІЛ I ДОМІНАНТИ ОРГАНІЗАЦІЇ | 15 |
| 1.1 Зовнішній товарооборот СРСР у період 1941-1945 років | 15 |
| 1.2 Ленд-ліз: поняття, правова база здійснення, структура та значення для СРСР | 39 |
| 1.3. Організаційно-управлінські та фінансово-економічні аспекти здійснення поставок за ленд-лізом | 59 |
| РОЗДІЛ II ДОМІНАНТИ НОМЕНКЛАТУРИ | 83 |
| 2.1. Ленд-ліз озброєнь | 83 |
| 2.1.1 <i>Авіаційний ленд-ліз</i> | 83 |
| 2.1.2 <i>Поставки важкої бронетехніки</i> | 104 |
| 2.1.3 <i>Ленд-ліз артилерійського озброєння та боєприпасів</i> | 118 |
| 2.1.4 <i>Надходження стрілецького озброєння</i> | 132 |
| 2.1.5 <i>Поставки для забезпечення потреб Військово-морського флоту</i> | 142 |
| 2.2 Ленд-ліз транспортних засобів | 167 |
| 2.2.1 <i>Ленд-ліз вантажних суден</i> | 167 |
| 2.2.2 <i>Надходження автотранспортних засобів та гусеничної техніки</i> | 178 |
| 2.2.3 <i>Поставки залізничного майна.</i> | 198 |

| | | |
|--|--|------------|
| 2.3 | Поставки засобів зв'язку | 204 |
| 2.4 | Промисловий ленд-ліз | 219 |
| 2.5. | Нафтова компонента поставок за ленд-лізом | 239 |
| 2.6. | Продовольча складова ленд-лізу | 253 |
| 2.7 | Поставки товарів оборонного та господарського значення | 270 |
| РОЗДІЛ III. ДОМІНАНТИ ЛОГІСТИКИ | | 285 |
| 3.1 | Північні конвої в системі ленд-лізу | 285 |
| 3.2 | Організація ленд-лізу через порти Далекого Сходу | 307 |
| 3.3 | Ленд-ліз Іранським маршрутом | 320 |
| 3.4 | Повітряна траса Аляска-Сибір і не тільки | 345 |
| ВИСНОВКИ | | 373 |
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | | 380 |

ВІД АВТОРА

Кажуть, що із кожним прожитим роком у людини з'являється потреба все частіше поринати у власні спогади, згадуючи події і явища, які довелося пройти та людей, з якими пересікалися життєві дороги. Я теж не є виключенням із цього правила, тому, працюючи над монографією задався питанням – а коли саме довелося мені вперше зіштовхнутися ленд-лізу як явищем.

Перелопативши свою пам'ять, із здивуванням з'ясував, що про ленд-ліз я вперше почув у дошкільному віці, в епоху пізнього СРСР. А джерелом цієї інформації для мене був рідний дід по маминій лінії – Мисан Ананій Семенович, 1927 року народження, якого наприкінці 1944-ого, в неповні 18 років було призвано на дійсну строкову військову службу, яку він проходив протягом наступних незабутніх 7 років у місті Мурманську, в лавах Північного флоту.



Мисан А.С. в роки військової служби.

На груповому фото він стоїть по центру, у накинутій шинелі

Прекрасний оповідач, знавець величезної кількості історій, бувальщин, анекдотів, він часто згадував свою флотську молодість. Із його розповідей в мене міцно засіли в голові дві історії: перша – про те, як дід разом з своїми товаришами розвантажував американські кораблі, переносючи на своїх плечах «кубінські» мішки; а друга, дозволю собі процитувати, про «самі сильні крейсера «Мурманськ» та «Архангельськ», які були в нас на флоті». І якщо про «кубінські» (назва походить не від геометричної форми, а від острова Куба)

мішки дід міг мені пояснити, що вони були у півтори рази більші від стандартних радянських за об'ємом, а відтак і масою, то про «самі сильні крейсера» додаткова інформація на цьому закінчувалася. Лише в еру Інтернету я зміг з'ясувати для себе, що ці кораблі були передані СРСР у 1944 році союзниками по Антигітлерівській коаліції та мали свої, так би мовити, «дівочі» імена: – «Мурманськ» був американським легким крейсером типу «Омаха» («Омаха») та називався «Milwaukee» («Мілвуокі»), а «Архангельськ» – відносився до класу супердредноутів типу «Revenge» («Рівендж») і у британському королівському флоті носив ім'я «Royal Sovereign». Вже тоді, у дошкільному віці, мене сильно здивував той факт, що американці допомагали СРСР у роки II Світової війни, адже в епоху Генерального секретаря КПРС Костянтина Черненка про США та їх зовнішню і внутрішню політику в Радянському Союзі говорилося з усіх, так би мовити, прасок, винятково у негативному ключі.

Пізніше, у школі мені потрапили до рук мемуари радянського льотчика-випищувача Олександра Покришкіна «Небо війни» де йшлося про те, як авіаційний полк було перекинуто в Тегеран для отримання літаків, які в книзі називалися «кобрами» або «аерокобрами». Як ці літаки потрапили в Іран та де були вироблені – про це в мемуарах не було жодного слова, лише згадка про зустріч з американськими військовими пілотами. І це було зрозуміло, адже сподади писалися в розпал Холодної війни, де основним суперником в СРСР були США. Лише згодом я дізнався, що цим літаком був американський «Bell P-39 Airacobra», який дуже припав до душі радянським пілотам та на якому літали та вели бої багато повітряних асів СРСР.

Згодом, величезне враження на мене справили історичні романи «Реквієм каравану PQ-17» Валентина Пікуля та «Крейсер його Величності «Улліс» Алістера Макліна, які були присвячені темі Північних (Арктичних) конвоїв. Не дивлячись, що події, які були описані в цих творах носили збірний характер, авторам вдалося донести до читачів весь героїчно-трагічний реалізм описаних подій. І це не дивно, адже письменники в роки війни билися з ворогом у лавах військово-морського флоту: Валентин Пікуль – юнгою, а згодом штурманським електриком на есмінці радянського Північного флоту «Грозный», а шотландець Алістер Маклін – моряком-торпе-

дистом на крейсері «Рояліст», разом із яким взяв участь у проведенні двох конвоїв у порти Мурманська та Архангельська. Ще однією книгою, але вже сухопутної тематики, яка підштовхнула мене до збору інформації про ленд-ліз, стало видання «Танкіст на іномарці» – мемуари уродженця Харківщини, радянського танкіста Дмитра Лози, який протягом 1942–45 років воював на британських та американських танках, що поставлялися в СРСР в рамках військової допомоги.

Взагалі, читаючи радянську мемуарну літературу, ветеранські спогади, які вийшли друком в період СРСР, можна було натрапити на згадки про ленд-ліз в частині відгуків про військову техніку та предмети постачання. І якщо про іноземні танки думки були виключно негативні (за винятком мемуарів Д. Лози) – «тонка броня, слабке озброєння, невелика маневреність, великі габарити», то вже про літаки оцінки ділилися у співвідношенні 50/50, якісь типи літаків хвалили, а про інші відгуки були негативні, а от коли заходила мова про американські автомобілі, то тут висновки були винятково позитивні, особливо в порівнянні з радянськими аналогами. А у ветеранських спогадах фраза «відкрити Другий фронт» взагалі набула ідіоматичного виразу, оскільки несла в собі подвійний підтекст, адже в СРСР з нетерпінням чекали відкриття союзниками в Європі, так званого, «Другого фронту», що і було зроблено 6 червня 1944 року. Здовго до цієї події американські консерви серед радянських військових отримали назву «Другий фронт», тому, поки цього фронту не було в Європі, фраза «відкрити Другий фронт» означала, у прямому значенні, відкрити консерви, а у переносному – зробити хоч щось, щоб полегшити життя радянському солдату (поїсти американських продуктів).

У випускному 11-ому класі, на екзамені з англійської мови, одним із видів робіт був переклад на українську незнайомого тексту. Мені дісталася коротенька газетна замітка про зустріч військових моряків СРСР, США та Великобританії з нагоди святкування 50-ої річниці Північних конвоїв із якою я швидко справився. А от уже під час здобуття вищої освіти, на занятті з дисципліни «Фінанси зарубіжних країн», яке проводив у моїй групі один з корифеїв вітчизняної фінансової науки Володимир Леонідович Андрущенко, слухачам було запропоновано підготувати доповідь про ленд-ліз.

Чи потрібно пояснювати, що я не міг обійти таку можливість продемонструвати ерудицію з цього питання в доІнтернетівську епоху? Результатом моєї доповіді стала оцінка «відмінно» та розповідь пана професора нашій студентській групі про те, що його батько в часи війни проходив військову службу авіаційним механіком та обслуговував американський винищувач «Аігасобга» у якому «для посадки пілота було передбачено дверку, як у легковому автомобілі». Тоді ні мій улюблений викладач, ні я не могли передбачити, що через 25 років моя студентська кількахвилинна доповідь трансформується у наукову працю, а Володимир Леонідович стане першим її рецензентом (за що щира йому моя дяка, як і іншим рецензентам монографії).

Прошло більше десятка років після пам'ятної доповіді та розмови і я, працюючи у Державному науково-дослідному інституті митної справи, вже під керівництвом іншого рецензента цієї наукової роботи – Бережнюка Івана Григоровича, на той час директора інституту, готуючи матеріали до тритомної Митної енциклопедії, в переліку статей помітив назву однієї, ще не написаної – «ленд-ліз», яку, природно, не міг обійти своєю увагою. Збираючи джерела для її написання я прийшов до парадоксального висновку, що серед українських дослідників це питання не є першочерговим і не перебуває у фокусі наукових пошуків, тому наявні дослідження носять епізодично-фрагментарний характер та виконуються, так би мовити, «на злобу дня».

Враховуючи це, одним із напрямків моїх наукових інтересів стало вивчення ленд-лізу, яким я займаюся із 2012 року та яка надзвичайно загострилася, зважаючи на російську агресію 2014 року і на ту допомогу, яку надає весь цивілізований світ Україні з початку повномасштабного російського вторгнення 24 лютого 2022 року. Усе це і обумовило актуальність та необхідність підготовки запропонованої наукової праці, як одного із перших ґрунтовних вітчизняних досліджень з питань історії організації та здійснення ленд-лізу.

ВСТУП

Питання дослідження ленд-лізу отримало активний поштовх та, так би мовити, друге життя, після початку активної фази російсько-української війни у лютому 2022 року. Світові демократії невідкладно висловились на підтримку України та розгорнули активну кампанію із надання допомоги нашій країні, яка набула різних проявів – від фінансування соціальних виплат до поставок важких типів озброєння. Якщо на початку війни ця допомога обмежувалася поставками, переважно, індивідуальних видів озброєння, як то, великокаліберних кулеметів «Browning M2», або протитанкових переносних комплексів FGM-148 «Javelin», то згодом з'явилися більш потужні види ураження: гармати-гаубиці M777 – знамениті «три сімки», не менш відомі системи реактивного залпового вогню M142 «HIMARS», зенітні ракетні комплекси MIM-104 «Patriot», які показали високу ефективність у боротьбі із ворожими літальними апаратами та ракетами, сучасні американські танки M1 «Abrams».

Вивчаючи вітчизняне інформаційне поле, яке присвячене надання допомоги Україні іншими державами, в ході боротьби з російським агресором, не важко прийти до думки, що під поняття «ленд-ліз» розуміється увесь спектр військово-економічної співпраці нашої держави з іноземними партнерами. Подібна картина спостерігається і серед науковців-дослідників ленд-лізу періоду 1941-45 років, коли до цього поняття автоматично зараховуються усі види наданої допомоги, без врахування країни походження, особливостей товарно-грошових відносин, що виникали у процесі її здійснення тощо.

Насправді ж, першопочатково, ленд-ліз, з часу свого запровадження навесні 1941 року, мав трохи інше змістовне наповнення, іншу правову та економічну природу. Основними його рисами, які дозволяють виокремити цей феномен серед інших форм військово-економічної співпраці, є наступні:

- здійснювався лише зі сторони США по відношенню до своїх союзників у боротьбі із спільним ворогом;
- запроваджувався на основі спеціально ухваленого 11 березня 1941 року Конгресом США законодавчого акту – Lend Lease Act;

– фінансувався за рахунок коштів бюджету США, тобто був безоплатним для країни-отримувача;

– допомога надавалася до моменту закінчення бойових дій та не могла передаватися третім сторонам без згоди країни-донора (США);

– після закінчення бойових дій товаро-матеріальні цінності повинні були бути поверненими у США, або ж оплачені за їх залишковою вартістю країною-реципієнтом.

Отримувачами ленд-лізу були 42 країни Європи і Азії, Центральної та Південної Америки, Африки і Тихоокеанського регіону, причому СРСР не був лідером у цьому процесі ні за обсягами поставок, ні за їх вартістю. Левову частку американської допомоги отримала Великобританія і можна впевнено говорити, що лише завдяки ленд-лізу їй вдалося вистояти у боротьбі з Німеччиною та її сателітами, як, до речі, і СРСР.

По суті, використовуючи поняття «ленд-ліз» у широкому значенні, ми сьогодні маємо справу з апелятивом, коли більш вузьке значення терміну, із часом, використовується для позначення цілої групи об'єктів. Для спрощення розуміння цього явища, варто навести приклад Голландії-Нідерландів, коли назва найбільш економічно розвиненої провінції держави (Голландії) стала назвою всієї країни (Нідерландів).

Узагальнюючи і аналізуючи джерельну базу з питань здійснення ленд-лізу в СРСР, мимоволі приходиш до висновку, що його проблематика мало турбувала українських дослідників, а увесь їх доробок зводиться до двох-трьох десятків наукових праць, кількох статей у довідкових і енциклопедичних виданнях, різного роду газетно-журнальних публікаціях. Така ситуація пояснюється кількома чинниками, по-перше, тим фактором, що ленд-ліз здійснювався через радянські північні та далекосхідні порти і район Закавказзя, тобто далеко від території України; по-друге – архівні документи, які стосуються його здійснення залишилися за кордоном і на можливість їх вивчення науковцями і оприлюднення у наукових працях впливає повна або часткова закритість архівів; по-третє – зосередженню досліджень вітчизняних науковців на інших, не менш важливих, наукових дослідженнях. Тому, для вивчення питань ленд-лізу, доводиться орієнтуватись на науковий доробок зарубіжних вчених. А

для оцінки кількісних та вартісних показників зовнішньоекономічної діяльності (у тому числі, і ленд-лізу), доцільно використати результати експортно-імпортних операцій СРСР у 1941-45 роках, які містяться у статистичному довіднику «Внешняя торговля Союза ССР. За период с 22-VI-1941 по 31-XII-1945 г. По данным оперативного учета», виданого Міністерством зовнішньої торгівлі СРСР в 1946 р., «сухі» цифри якого позбавлені політичної заангажованості і кон'юнктури є надзвичайно деталізовані та в повній мірі характеризують тогочасну зовнішньоекономічну активність країни.

Джерельну базу, яку можна використати для дослідження ленд-лізу доцільно розбити на кілька груп:

- статистичні звіти та довідники, які стосуються як стану економіки СРСР у період 1941-45 років в цілому, так і результатів зовнішньоекономічної діяльності країни зокрема;

- документи та матеріали дипломатичної переписки між керівниками та урядами США, Великобританії та Радянського Союзу;

- накази та постанови Державного комітету оборони СРСР, інструкції та звіти органів державної виконавчої влади і установ, уповноважених на організацію експортно-імпортних операцій;

- архівні документи та спогади ветеранів, які було оприлюднено протягом останнього часу на тематичних історичних інтернет-ресурсах – сайт «Память народа», сайт «Я помню»;

- дослідження радянських та зарубіжних вчених, присвячені як окремим питанням здійснення ленд-лізу так і його організації в цілому, серед яких варта виокремити науковий доробок Барятинського М., Бережного С., Бистрової І., Бутеніної Н., Вайнера Б., Джонса Р., Дробркіна А., Коломійця М., Котельнікова В., Моніна С., Орішева О., Паперно А., Пашолока Ю., Рижкова М., Романенка В., Солоніна М., Супруна М., Філіпова В., Широкограда А. та інших;

- мемуари політиків, державних діячів і воєначальників, які були, в тій чи іншій мірі, долучені до організації ленд-лізу – Вознесенського М., Головка А., Громико А., Мазурука І., Мікояна А., Нікітіна В., Новікова М., Папаніна І., Стеттініуса Е., Хрущова М. або ж військовослужбовців, які використовували техніку ленд-лізу – Бадігіна К., Лози Д., Перова В., Покришкіна О. тощо;

– джерела історичної публіцистики, до яких варто віднести статті та наукові розвідки у спеціалізованих та науково-популярних виданнях.

Слід окремо наголосити, що видання монографії здійснювалося із дотриманням Рекомендацій Комітету з питань етики щодо припинення (обмеження) використання джерел інформації держави-агресора в наукових публікаціях (протокол Комітету №36 (46) від 30 листопада 2023 року) [159], розроблених Національним агентством із забезпечення якості вищої освіти, згідно яких «припускаються вмотивовані випадки використання джерел інформації держав-агресорів:

– для ілюстрування, пояснення та критичного аналізу явищ, що відбуваються в державах-агресорах;

– у наукових дослідженнях, зміст яких охоплює вивчення держав-агресорів, їх попередників чи складових політичних утворень, за умови критичного аналізу цих джерел;

– створених громадянином чи громадянкою держави-агресора, юридичною особою, зареєстрованою на території держави-агресора, або кінцевим бенефіціарним власником (контролером) якої є резидент держави-агресора, за умови, що джерела не містять пропаганди, ідеології «руського міра», антиукраїнської пропаганди чи іншої офіційної пропаганди держави-агресора;

– за обґрунтованої необхідності, з точки зору досягнення мети дослідження чи які не мають аналогів у відповідній галузі знань та/або містять статистичну інформацію».

Враховуючи все вищевикладене, чи не найголовнішою метою у науковій праці ставиться завдання впорядкувати питання організації та здійснення ленд-лізу в СРСР у контексті виокремлення характерних особливостей його реалізації на практиці, оцінки номенклатури поставок на організації їх логістики.

Розділ I «**Домінанти організації**» присвячений аналізу організаційних аспектів здійснення ленд-лізу та містить у собі характеристику зовнішньоторгового обороту СРСР у передвоєнний період і у ході війни; аналізуються основні способи реалізації експортно-імпортних операцій та характеризуються країни-зовнішньоекономічні партнери СРСР у роки воєнного лихоліття. Дослідження ленд-лізу зосереджується на правовій основі і принципах здійснення, аналі-

зується його структура та окреслюється військове і гуманітарне значення у ході бойових дій. У контексті організаційно-управлінських аспектів організації імпорتنих поставок оцінюється діяльність у США радянських торговельних та державних представництв – Амторгу та Урядової закупівельної комісії, характеризуються економічні та фінансові аспекти реалізації ленд-лізу на практиці.

У розділі II **«Домінанти номенклатури»** основна увага зосереджується на характеристиці вантажів, що отримувалися СРСР за системою ленд-лізу. З цією метою вони зведені у окремі групи за своїм функціональним призначенням – озброєння, засоби зв'язку, продовольство, нафтопродукти, транспорт, промислове устаткування та стратегічні матеріали і сировина. В межах розділу проаналізовано кількісні та вартісні показники поставок вантажів із виокремленням частки ленд-лізу у загальному імпорті, а також зроблено спробу коротко охарактеризувати кожен основний вид активу, що входив до складу різних поставок (літаків, танків, гармат, кораблів, стрілецької зброї, транспортних засобів, видів промислового устаткування тощо).

Питанням маршрутів поставок за системою ленд-лізу присвячений розділ III **«Домінанти логістики»**, у межах якого здійснюється виокремлення 4 основних маршрутів постачання вантажів із США – Північного (через морські порти Мурманська, Архангельська, Молотовська), Східного (через морські порти радянського Далекого Сходу), Південного (через Іран, порти Каспійського моря і радянське Закавказзя) і Повітряного (переважно, через американську Аляску і радянську Чукотку). Зроблено спробу характеристики усього спектру робіт з організації постачання за кожним із маршрутів ленд-лізу та зосереджено увагу на їх специфіці.

Автор сподівається, що підготовлена монографія посяде достойне місце у вітчизняній історіографії присвяченій питанням здійснення ленд-лізу в роки II Світової війни, дасть подальший поштовх науковим дослідженням у цій сфері та знайде своїх шанувальників не лише в науковому середовищі, але й серед широкого загалу читачів, що цікавляться питаннями історії, економіки, міжнародних відносин, логістики тощо.

РОЗДІЛ І ДОМІНАНТИ ОРГАНІЗАЦІЇ

1.1 Зовнішній товарооборот СРСР у період 1941-1945 років

Успішну у своєму соціально-економічному розвитку державу неможливо уявити без потужних зовнішньоекономічних контактів, на основі яких балансуються потоки капіталу, товарів, робочої сили тощо. Важлива роль у цих процесах відводиться міжнародній торгівлі, як, історично, найпершій формі економічних зв'язків між державами. Імпорт, експорт, транзит – ось три кити на яких вона опирається та від співвідношення між якими можна зробити висновки про становище та потенціал країни на макроекономічному рівні. Зовнішній товарооборот виступає тим універсальним індикатором, який дозволяє зрозуміти, у загальних рисах, економічну ситуацію в країні, тип економічної політики, яку вона реалізовує, розвиток яких галузей вона стимулює та за рахунок яких сфер господарської активності це фінансується тощо. У якості асоціації, мимоволі, спадає на думку історична байка про те, як хімік Д. Менделєєв визначив формулу французького бездимного пороху, використовуючи лише дані із відкритих джерел про види та обсяги сировини, що перевозилися залізницею на пороховий завод.

В умовах форс-мажорних обставин глобального характеру, до яких відносяться і військові дії, різко зростає значення імпорту, оскільки воююча країна стрімко збільшує використання озброєнь та переорієнтовує свою економіку на військові рейки. Швидко вирішення цих завдань неможливе без зарубіжного постачання як самих видів зброї, так і матеріалів для їх створення. Природно, змінюється і весь економічний ландшафт в країні, рівень доходів суспільства і структура його споживання – відбуваються події, які можна охарактеризувати прислів'ям «гармати замість масла».

Потреба у здійсненні поставок військової техніки, обладнання, сировини для СРСР стала зрозумілою після вкрай невдалого для радянських військ початку військових дій. За результатами

літньо-осінньої кампанії 1941 р. Вермахт зайняв Україну, Білорусію, Литву, Латвію, Естонію, частину європейської Росії, знищив і захопив значну кількість радянських озброєнь. Та найголовніше – завдав нищівного удару по промисловості і сільському господарству країни, зайнявши морські порти на Балтиці та Чорному морі, аграрні райони України, Білорусії, Росії, промислові центри Придніпров'я, Слобожанщини, Донбасу. Першочерговим завданням керівництва Радянського Союзу стали евакуація промисловості за Урал та перебудова економіки на військовий лад. За таких умов важливого значення набуло налагодження військово-економічного співробітництва з країнами Антигітлерівської коаліції та, в першу чергу, з США – країною з практично невичерпним економічним потенціалом. Поліпшення ситуації вбачалося у комбінованому використанні двох основних шляхів – виявлення внутрішніх резервів та їх переорієнтацію із виробництва товарів народного споживання на створення озброєнь та військової амуніції, або ж залучення зовнішніх джерел постачання шляхом імпорту необхідних стратегічних матеріалів, сировини, промислового устаткування, зброї, транспортних засобів, продовольства чи отримання їх в якості військової допомоги.

Уже 24 червня 1941 р. президент США Франклін Рузвельт виступив із заявою про можливість надання усїєї необхідної допомоги Радянському Союзу. При цьому американці добре розуміли, що перемога Німеччини над СРСР призведе до захоплення та контролю над нафтовими районами Близького Сходу, завоювання Індії (на той час – домініон Великобританії) та Китаю, забезпечить ресурси та створить передумови формуванню німецько-японського альянсу для двостороннього нападу на США: Японії – на Тихоокеанське узбережжя, Німеччини – на Атлантичне узбережжя. Таким чином, програш СРСР у війні означатиме вкрай важке становище Великобританії як воюючої сторони, так і США, які поки що дотримувалися політики нейтралітету.

У науковій та публіцистичній літературі домінує думка, що військово-економічна допомога, а відтак і зовнішній товарооборот, СРСР країнами-союзниками по Антигітлерівській коаліції у II Світовій війні базувалася на системі ленд-лізу. Таке твердження не є

вірним на 100%, адже на практиці радянська зовнішньоекономічна діяльність воєнного періоду здійснювалася на основі кількох способів, які суттєво відрізнялися за своїми правовими, економічними та соціальними ознаками [235, с.15]:

- експортно-імпортні операції, куди включено згадуваний вже ленд-ліз;
- надходження із-за кордону подарунків для СРСР;
- гуманітарна допомога по лінії Адміністрації допомоги і відбудови Об'єднаних націй (ЮНРРА);
- поставки за репараціями від країн-союзників Німеччини (Фінляндії, Румунії, Угорщини).

Саме ці показники виступають складовими зовнішнього товарообороту СРСР, який визначатиметься як виражений у вартісному вимірнику економічний показник і відображає ввезення та вивезення товарів протягом певного періоду часу. В межах нашого дослідження ми оперуватимемо показниками зовнішнього товарообороту як в загальному, за період 1941-45 років, так і з розмежуванням по роках.

Для того щоб зрозуміти усю глибину змін в структурі радянських експортно-імпортних операціям, доцільно здійснити невеликий екскурс у передвоєнний 1940-ий рік, як відправної точки для аналізу усіх змін у зовнішньоекономічній активності СРСР.

Структура передвоєнного радянського експорту та імпорту цілком підтверджує думку про ресурсно-сировинну спрямованість експорту та, говорячи сучасною мовою, імпортну орієнтацію на високотехнологічні товари, в першу чергу, засоби виробництва – машини і обладнання (таблиця 1.1). Як бачимо, лідером радянського експорту було продовольство – 27,7% від загальної його величини, на другому місці знаходилася текстильна сировина та напівфабрикати – 18,1%, а паливо закривало третю позицію у експортному рейтингу – 13,2%. Усі три групи відносяться до категорії ресурсних та сумарно становлять 59% радянського експорту. Впадає в око, що експорт хутра та хутрової сировини (7,7%) був, практично, аналогічним, із експортом промислових товарів народного споживання (7,8%).

Таблиця 1.1 – Структура радянських експортно-імпортних операцій у 1940 році, %

| Групи товарів | Експорт | Імпорт |
|--|---------|--------|
| Машини і обладнання | 2,0 | 32,4 |
| Паливо | 13,2 | 6,5 |
| Руди і концентрати, метали і вироби з них, кабель і дріт | 4,1 | 26,6 |
| Нерудні копалини, глина | 1,3 | - |
| Хімічна продукція, добрива, каучук | 3,0 | 4,3 |
| Лісоматеріали і целюлозно-паперові вироби | 6,4 | 2,6 |
| Текстильна сировина і напівфабрикати | 18,1 | 6,7 |
| Хутро та хутрова сировина | 7,7 | - |
| Продовольчі товари та сировина для їх виробництва | 27,7 | 14,9 |
| Промислові товари народного споживання | 7,8 | 1,9 |
| Всього | 100 | 100 |

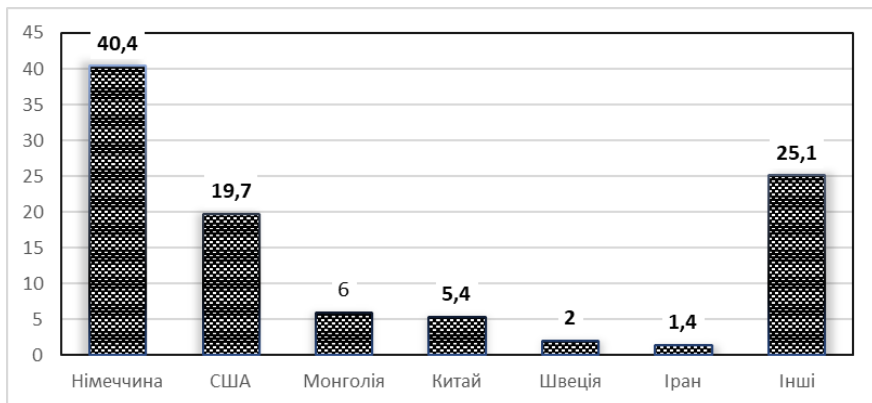
Побудовано автором за [36].

У цей же час, на лідера радянського імпорту, машини та обладнання, припадала третя частина усього імпорту – 32,4%; руди, метали та вироби із них становили 26,6% та були на другому місці у радянському імпорті, а продовольство на третій сходинці становило 14,9%. Така ситуація пояснюється, з однієї сторони – дотриманням проголошеного курсу на індустріалізацію економіки країни, а з іншої, неявної, – продовження мілітаризації СРСР в очікуванні можливого вступу у II Світову війну, яка обумовила необхідність зменшення технологічної залежності радянської економіки, яка поступово переходила до автаркічної (самодостатньої) моделі розвитку.

Станом на 1940 рік, основним зовнішньоторговельним партнером СРСР стала Німеччина, товарооборот із якою складав 40,4% від свого загального річного обсягу. На другому місці були США із показником у 19,7%, а на третьому – Монголія із 6,0%, яка у минулому, 1939 році, разом із СРСР взяла участь у якості союзника в бойових діях з японцями на річці Халхін-Гол та, цілком природно, потребувала різного роду військово-економічної підтримки від країни-сюзерена (рисунок 1.1).

Товарооборот із основними європейськими торговельними партнерами СРСР – Великобританією та Францією в період із 1930 по 1940 роки впав, відповідно, із 282,3 до 2,4 млн рублів та із 58,2 до 0,4 млн рублів. Зрозуміло, що така ситуація була обумовлена всту-

пом цих країн у II Світову війну, проте загальні тренди до падіння зовнішньоторговельного обороту із СРСР були характерні для періоду 1930-40 років. Ще одним фактором, який сприяв переорієнтації товарних потоків на Німеччину стала загарбницька війна СРСР з Фінляндією, яка обумовила запровадження морального ембарго на поставки в СРСР та обмежила його доступ на ринки західних демократій. Запровадження морального ембарго зі сторони США обумовлювалося тим, що в ході війни, під удари радянської авіації потрапляло фінське мирне населення. Тому були припинені поставки важливого промислового устаткування для радянських авіаційних заводів та заборонений доступ радянських авіабудівників на заводи з випуску літаків у США.



*Рисунок 1.1 – Річний товарооборот СРСР із зарубіжними країнами у 1940 році, у % від загального обсягу
Побудовано автором за [36].*

Після підписання пакту Молотова-Ріббентропа, з ініціативи німців, відбувся обмін листами між німецькою та радянською сторонами з приводу активізації економічних відносин. Німецька сторона виявила бажання здійснити закупки радянських товарів, переважно, сировини та матеріалів (нафта, ліс, продовольство, мідь, олово, нікель, інші кольорові метали), на суму 1300 млн німецьких марок. На що радянська сторона відповіла своєю згодою, зменшивши обсяги поставок до 470 млн німецьких марок і висловила зацікавленість у наступній номенклатурі німецьких поставок – сучасні зраз-

ки озброєння, обладнання для гірничорудної, хімічної та нафтової промисловості, металорізальні станки, локомотиви, турбіни, судна тощо.

Економічна угода про налагодження зовнішньоекономічних поставок між Німеччиною та СРСР була підписана у Москві 11 лютого 1940 року. Передбачалося, що протягом наступних 12 місяців СРСР зобов'язувався поставити товарів на суму 420-430 млн німецьких марок. Такими товарами були визначені кормове зерно (ячмінь, овес), нафта, бавовна, фосфати, залізна руда, хромово руда, марганцева руда, кольорові метали тощо. У свою чергу, Німеччина брала на себе зобов'язання про поставки своїх товарів на аналогічну суму, але вже протягом 15 наступних місяців. До складу німецьких поставок входили недобудований важкий крейсер «Лютцов», обладнання і матеріали необхідні для його добудови, зразки корабельної артилерії, мін, торпед, перископів, останні моделі літаків, танків та засобів зв'язку, зразки станків та машин (екскаваторів, бурових установок, електродвигунів, насосів, парових турбін) [169, с. 33].

На 21 червня 1941 року Радянський Союз отримав від Німеччини:

- у мілітарній сфері: крейсер «Лютцов», який в СРСР отримав назву «Петропавловск» та згодом взяв участь в обороні Ленінграду в якості корабля артилерійської підтримки та протиповітряної оборони; по 3-5 одиниць окремих видів літаків фірм «Юнкерс», «Дорнье», «Фокке-Вульф», «Месершміт» із запасними частинами та моторами; окремі види польової, зенітної та морської артилерії, гідроакустичне та гідрографічне обладнання; зразки мінно-торпедного озброєння;

- в умовно немілітарній сфері: обладнання для гірничодобувної справи, нафтопромисловості, електростанцій, хімічної промисловості; танкер та вантажопасажирські судна «Мемель», «Пері», «Палація»; плавучий кран; метал та металоконструкції (137 тис. тон); сталеві труби (59 тис. тон); сталевий трос (10 тис. тон); металообробні верстати (600 одиниць); електролеговану інструментальну сталь (4,4 тис. тон); автоматну калібровану та шарикопідшипникову сталь.

В свою чергу, Радянський Союз поставив Німеччині близько 1,5 млн тон зернових культур; 105,4 тис. тон бавовни; нафтопро-

дуктів 942,3 тис. тон, із яких – 249,4 тис. тон газойлю, 195,6 тис. тон автомобільного та авіаційного бензину, 100,0 тис. тон масел для змащення, 72,1 тис. тон гасу, 69,1 тис. тон мазуту; 85,8 тис. тон марганцевої руди; 22,7 тис. тон хромової руди; 9,9 тис. тон азбесту; близько 2,5 тон платини; 31,3 кілограма іридію [224, с. 19-20].



Підписання акту здавання-приймання ешелону з паливом між радянською та німецькою сторонами, лютий 1940 року

Природньо, що напад Німеччини на СРСР докорінно змінив ситуацію не лише на політичній арені, але й у сфері експортно-імпортних контактів, суттєво зменшивши їх обсяги, перекроївши структуру та переорієнтувавши на нових країн-контрагентів. Такими країнами стали держави, які входили до Антигітлерівської коаліції (Великобританія, Канада) або ж, на той час ще не ступили у війну, проте симпатизували борцям з нацизмом і фашизмом (США). Радянське керівництво чітко усвідомлювало які проблеми насуваються на країну в зв'язку із

вторгненням, тому уже в перший тиждень війни порушило питання організації імпортних поставок з країн-союзниць. 29 червня 1941 року, радянський посол у США К. Уманський отримав телеграму від народного комісара закордонних справ В. Молотова, у якій містилася директива щодо з'ясування можливості закупівлі в кредит *«Вам следует теперь пойти к Рузвельту или Хеллу (Уэллсу) и поставить перед ним вопрос о возможности оказания Советскому Союзу помощи следующими поставками: 1) самолеты-истребители одномоторные – 3 тысячи, 2) самолеты-бомбардировщики – 3 тысячи, 3) станки, прессы и молоты для авиазаводов – на 30*

млн. долларів, 4) зенітні пушки от 25 до 47 міліметрів – 20 тисяч штук с боекомплектами, 5) крекінг и другие установки для выработки высокооктанового авиагорючего и установки для выработки авиамассы, 6) толуола – 50 тысяч, 7) оборудование для заводов по выработке толуола, 8) оборудование для шинного завода, 9) оборудование для завода по производству проката легких сплавов. Желательно, чтобы был предоставлен кредит на пять лет по этим товарам. Результаты телеграфируйте» [172, с. 46].

США вступлять у війну після нападу Японії на їх військово-морську базу Пірл-Харбор 07 грудня 1941 року, а станом на літо цього ж року це була країна із розвиненим промисловим та сільськогосподарським потенціалом, яка знаходилася на іншому континенті та була повністю захищена від ворожих нападів, як самою природою так і власними збройними силами. Тому вибір головної країни-постачальника для СРСР був зрозумілим та цілком прийнятним. Єдиним проблемним місцем в організації постачання стала проблема доправлення вантажів, оскільки, найбільш зручні для обслуговування товаропотоків, балтійські та чорноморські порти СРСР були заблоковані ворогом, тому залишалися для використання морські гавані радянської Півночі та Далекого Сходу.

Із таблиці 1.2 можна зробити висновок, що протягом війни США стали незаперечним лідером у сфері імпортих операцій в СРСР. Їхня питома вага за весь період поставок склала 83,7%, причому якщо протягом 1941 року вона становила 19,9% то вже у 1944 року сягнула свого максимуму у 89,5%. Питома вага імпорту з Великобританії поступово спадала: із 49,7% у 1941 році до 5% у 1945 році, склавши в загальному обсязі 8,2%. Така ситуація пояснюється тим, що на початку війни Великобританії надзвичайно важливо було втримати СРСР від капітуляції, адже програш СРСР означав включення її промислового та частково демографічного потенціалу у війну на боці Німеччини і тоді шансів для Лондона виграти протистояння практично не залишалося. Трійку лідерів завершує Канада (Британський домініон), підсумкові обсяги імпорту з якої становили 2,2%, причому у 1941 році канадські вантажі взагалі не завозились, а найбільша частка у 3,2% від загального імпорту припала на 1942 рік. Серед помітних імпортерів варта також виокремити Монголію (0,9%), Болгарію (0,8%), Іран (0,8%) та Китай (0,6%).

Таблиця 1.2 – Результати імпорتنих операцій в СРСР у розрізі основних країн та років за період 22.06.1941-31.12.1945 рр.

| Країни Роки | США | Велико- британія | Канада | Монголія | Болгарія | Іран | Китай | Інші країни | Всього |
|--------------------------------------|--------|---------------------|--------|----------|----------|-------|-------|-------------|--------|
| 1941 рік, млн руб | 223,2 | 559,4 | - | 63,8 | - | 13,9 | 51,19 | 213,01 | 1124,5 |
| - питома вага,% | 19,9 | 49,7 | - | 5,7 | - | 1,2 | 4,6 | 18,9 | 100 |
| 1942 рік, млн руб | 4125,9 | 1171,6 | 231,2 | 118,5 | - | 54 | 49,27 | 325,53 | 6076 |
| - питома вага,% | 67,9 | 19,3 | 3,8 | 2,0 | - | 0,9 | 0,8 | 5,3 | 100 |
| 1943 рік, млн руб | 13837 | 1453 | 318,8 | 122,5 | - | 110,8 | 82,6 | 284,3 | 16219 |
| - питома вага,% | 85,3 | 9,0 | 2,0 | 0,8 | - | 0,7 | 0,5 | 1,7 | 100 |
| 1944 рік, млн руб | 19765 | 1014,8 | 459,9 | 123,7 | - | 187,2 | 114,8 | 423,6 | 22089 |
| - питома вага,% | 89,5 | 4,6 | 2,1 | 0,6 | - | 0,9 | 0,5 | 1,8 | 100 |
| 1945 рік, млн руб | 12512 | 732,8 | 325,7 | 109,3 | 491,6 | 102,7 | 47,42 | 474,48 | 14796 |
| - питома вага,% | 84,5 | 5,0 | 2,2 | 0,7 | 3,3 | 0,7 | 0,3 | 3,3 | 100 |
| Разом за весь період, млн руб. | 50463 | 4931,5 | 1335,5 | 537,8 | 491,6 | 468,6 | 345,3 | 1732,7 | 60306 |
| - питома вага,% | 83,7 | 8,2 | 2,2 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,6 | 2,8 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Аналізуючи товарну номенклатуру у розрізі країн-імпортерів (за винятком США, для яких це буде зроблено більш детально у наступних підрозділах дослідження), слід відмітити що Великобританія поставляла найбільший спектр своїх товарів: озброєння та військоове спорядження (літаки та запасні частини до них, танки, бронетранспортери, бронев автомобілі, гармати, порох, засоби зв'язку, кораблі та військово-морське обладнання, військово-інженерне майно) загальним обсягом у 341,5 тис. тон; промислове обладнання та технічне постачання (станки, електропечі, ковальсько-пресове устаткування, прокатне, гірничо-заводське і підйомно-транспортне обладнання, електростанції тощо) на 910 млн рублів; 183 тис. тон металів та металовиробів; нафтопродуктів загальним обсягом

у 73 тис. тон; 140 тис. тон каучуку та гумових виробів; 55 тис. тон хімічних товарів; 159 тис. тон продовольства.

Канада, як британський домініон, імпортувала до СРСР 44,6 тис. тон озброєнь та військового спорядження, серед яких варто виокремити 1590 ремонтних майстерень; із 22 тис. тон артилерійського озброєння на порох припадає 17 тис. тон; засоби зв'язку склали 7,5 тис. тон; 644 станків; 200 автокранів; 272 компресорів; 1356 залізничних платформ; 166,8 тис. тон металів та металовиробів; 80,8 тис. тон залізничних рейок; 661,8 тис. тон продовольства (в основному пшениця – 187,5 тис. тон та мука – 454,1 тис. тон) тощо.

Почесне 4-те місце Монголії пояснюється тим фактом, що вона розглядала СРСР як свого союзника у протистоянні з Японією та який вже довів що на нього можна покласти у 1939 році в спільних боях з японцями на річці Халхін-Гол. Тому, якщо вистоїть СРСР у протистоянні з Німеччиною, тоді будуть перспективи у Монголії, як державного утворення. Основним її імпортним товаром стали свійські тварини: 722,2 тис. голів великої рогатої худоби, 4931,4 тис. голів дрібної худоби (переважно кіз та овець), 366,7 тис. робочих та кавалерійських коней, 61,2 тис. голів коней м'ясної породи. Окрім живих тварин імпортувалося продовольство (м'ясо, жири тваринного походження, дичина), шкіряна сировина, чоботи, кожушки, прядильні матеріали, металолом.

Напіванекдотичною виглядає ситуація із болгарським імпортом. Як бачимо, він здійснювався лише у 1945 році та становив 3,3% від загального річного обсягу. Така ситуація пояснюється тим фактом, що до вересня 1944 року Болгарія була союзником Німеччини (як і Румунія, Фінляндія та Угорщина). Внаслідок державного перевороту 8-9 вересня 1944 року до влади прийшли прорадянсько налаштовані політики, які 28 жовтня 1944 року підписали перемир'я з СРСР, чим відкрили можливість для відновлення торгівельних відносин. Всього із Болгарії було імпортовано товарів масою у 143,2 тис. тон, із яких слід виокремити руди кольорових металів (38,4 тис. тон), продовольчі товари (39,6 тис. тон), сірчаний колчедан (33,2 тис. тон), тютюн (22,6 тис. тон), хімічні товари (920 тон), шкірсировина, прядильні матеріали.

Загальний фізичний обсяг імпорту із Ірану становив 203,6 тис. тон та був досить різноманітним. В першу чергу варто виокремити поставки продовольства загальним обсягом у 130 тис. тон: рис (85,8

тис. тон), рибопродукти (18 тис. тон), сухофрукти (17,3 тис. тон), боби (4,7 тис. тон), жири тваринного та рослинного походження, консерви, мигдаль. Окрім власне готового продовольства було імпортовано велику та дрібну рогату худобу, 79,4 тис. та 608,2 тис. голів, відповідно, 16,7 тис. коней, близько 3 тис. віслюків, мулів та верблюдів. Вироби із шкіри були представлені вичиненою шкірою, близько 300 тисячами пар шкіряного взуття, 171 тис. збройних ременів, 235,2 тис. рукавиць, 38,8 тис. кожухів. Поставки стрілецького озброєння складалися із 141,6 тис. гвинтівок системи Маузера, 9,6 тис. пістолет-кулеметів, 900 кулеметів, 19,7 млн гвинтівочних патронів.

Без перебільшення стратегічним матеріалом, який імпортувався із Китаю став вольфрамний концентрат, якого було завезено 17,3 тис. тон (із 39,3 тис. тон загального китайського імпорту). Важливість цього металу пояснювалася тим, що він використовувався під час виготовлення осередь підкаліберних артилерійських снарядів, які застосовувалися для гарантованого ураження важкої німецької бронетехніки (такий собі тогочасний аналог «Джевеліна»). Імпорт кольорових металів (олово, ртуть, сурма) становив 7,7 тис. тон; тунгового масла, що використовувалося для виробництва лакофарбних матеріалів – 3,74 тис. тон; ввезення продовольчих товарів обмежувалося 577,4 тонами чаю, також варто відмітити шкірсировину, шерсть, шовк, щетину.

Окрім вищеперелічених країн, протягом війни СРСР імпортував, переважно сировинні ресурси, із наступних держав:

– Аргентини (29,6 тис. тон) – слюду, казеїн, сало, рослинну олію, шкірсировину, шерсть та шерстяні одіяла, мездровий клей та квебраховий екстракт (дубильна речовина, що використовується для виправки шкіри);

– Афганістану (1,3 тис. тон) – шкірсировину, шерсть, бавовну, опій;

– Венесуели (0,7 тис. тон) – кава і какао-боби;

– Колумбії (3,3 тис. тон) – кава;

– Мексики (2,2 тис. тон) – автомобільні покришки, сизаль;

– Маньчжурії (3,1 тис. тон) – соя-боби;

– Голландської Ост-Індії (Індонезії) (3,6 тис. тон) – каучук, чай, капок (рослинне волокно для набивки матраців і подушок), хінін (речовина для виготовлення ліків від малярії);

– Польщі (3279 тис. тон) – кольорові метали (4,4 тис. тон), сталь та вироби із неї (36,5 тис. тон), кам'яне вугілля і кокс (3279 тис. тон), цемент (90,3 тис. тон), хімічна продукція (2,59 тис. тон), цукор (1 тис. тон), скло та скляні вироби, прядильні вироби та готова продукція із них;

– Португалії (3,6 тис. тон) – пробка готова та кора пробкового дерева;

– Румунії (195,4 тис. тон) – нафтопродукти (169,9 тис. тон), лісоматеріали та вироби із них (23,4 тис. тон), толь, скло листове, пряжа;

– Синцзяна, із 1949 року – у складі Китаю (138,8 тис. тон) – продовольчі товари (9,8 тис. тон), худоба (89,4 тис. голів великої рогатої, 1612,3 тис. голів дрібної рогатої, 148 тис. коней, 50 тис. віслуків, 3,1 тис. верблюдів), шкірсировина, шерсть (11,6 тис. тон), бавовна, шовк-сирець, волос, щетина;

– Туви (35 тис. тон) – продовольчі товари (3,05 тис. тон), худоба (58,9 тис. голів великої рогатої, 283,5 тис. голів дрібної рогатої, 26,8 тис. коней), шкіряна сировина (1,03 тис. тон), кожухи, шерсть;

– Фінляндії, після виходу із війни та підписання мирного договору (228,6 тис. тон) – сірчаний колчедан (68,6 тис. тон), целюлоза (31 тис. тон), папір (56,8 тис. тон), стандартні будинки (173,1 тис. кв. м.);

– Філіппін (1,9 тис. тон) – копра, прядиво, манільський канат;

– Швеції (21,4 тис. тон) – промислове, металургійне, підйомно-транспортне, нафтове, енергосилове, електротехнічне обладнання, насоси, інструмент, шарикопідшипники, метали та метало-вироби;

– Чехословаччини (2,7 тис. тон) – енергосилове обладнання, сталь та вироби із неї;

– Югославії (27 тис. тон) – кольорові метали: мідь, свинець, сурма (6,5 тис. тон), руди кольорових металів (10,4 тис. тон), сірчаний колчедан (3,2 тис. тон), скло листове, спирт, перець червоний, вино виноградне, горілка, прядиво, тютюн (1,655 тис. тон), опій, хміль.

Природно, що для СРСР критично важливим було налагодження поставок імпорتنих товарів, що ускладнювалося втратою майже

всіх торгових портів Балтики (окрім Ленінграду, який було заблоковано) та Чорного моря (окрім портів кавказького узбережжя, які і до війни не відігравали помітної ролі в морських перевезеннях та теж були напівзаблоковані ворогом). Тому перевезення через них було налагоджено після визволення окупованих територій та виходу з війни німецьких сателітів, що мали вихід до морського узбережжя (Фінляндії – на Балтиці та Румунії і Болгарії – на Чорному морі). Аналіз даних, наведених у таблиці 1.3 дозволяє зробити висновок, що всього було завезено товаро-матеріальних цінностей загальною масою 24,082 млн тон, а найбільшу перевалку вантажів у їх фізичному вимірнику було здійснено через порти Далекого Сходу – 8,697 млн тон; на другому місці було транспортування через Іран – 4,949 млн тон, а третє місце припадає на порти радянської Півночі – 4,224 млн тон. Найменші обсяги перевезень припадає на ввезення своїм ходом (наприклад, перехід військових кораблів, перегон літаків повітрям) – 56,1 тис. тон.

Таблиця 1.3 – Результати імпортних операцій в СРСР у фізичному вимірнику в розрізі ділянок кордону та років за період 22.06.1941-31.12.1945 рр.

| Ділянка кордону Роки | Північні порти | Порти Балтійського моря | Порти Далекого Сходу | Арктичні пункти | Порти Чорного моря | Іран | Своїм ходом та літаками | Західний кордон та порти Дунаю | Із країн Сходу через азійський кордон | Всього, тис. тон |
|-------------------------|----------------|-------------------------|----------------------|-----------------|--------------------|-------|-------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | | | | | | | | | | |
| 1941 рік, тис. тон | 155,0 | - | 236,7 | - | - | 9,1 | - | - | 151,9 | 552,7 |
| - питома вага, % | 3,7 | - | 2,7 | - | - | 0,2 | - | - | 14,9 | |
| 1942 рік, тис. тон | 766,8 | - | 697,1 | 46,0 | - | 255,8 | 6,3 | - | 266,9 | 2038,9 |
| - питома вага, % | 18,2 | - | 8,1 | 12,5 | - | 5,1 | 11,3 | - | 26,1 | |
| 1943 рік, тис. тон | 610,8 | - | 2361 | 92,1 | 2,1 | 1443 | 15,3 | - | 209,2 | 4734,3 |
| - питома вага, % | 14,4 | - | 27,1 | 25,0 | 0,2 | 29,2 | 27,3 | - | 20,4 | |
| 1944 рік, тис. тон | 1566 | 20,8 | 2922 | 108,0 | 0,9 | 2631 | 23,6 | 2,4 | 244,0 | 7518,9 |
| - питома вага, % | 37,1 | 7,1 | 33,6 | 29,3 | 0,1 | 53,2 | 42,1 | 0,07 | 23,9 | |

| | | | | | | | | | | |
|--|------|-------|------|-------|-------|-------|------|--------|-------|--------|
| 1945 рік, тис. тон - питома вага, % | 1125 | 272,8 | 2480 | 122,5 | 993,9 | 610,1 | 10,9 | 3470,6 | 150,5 | 9237,2 |
| | 26,6 | 92,9 | 28,5 | 33,2 | 99,7 | 12,3 | 19,3 | 99,93 | 14,7 | |
| Разом за весь період, тис. тон - питома вага, % | 4224 | 293,6 | 8697 | 368,7 | 996,9 | 4949 | 56,1 | 3473 | 1022 | 24082 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |

Побудовано автором за [35].

Коли ж глянути на вартісну структуру радянського імпорту (таблиця 1.4), то тут буде дещо інша картина – із загального обсягу у 60,305 млрд рублів, на порти Далекého Сходу припадає 18,508 млрд рублів вантажів, а ось на другому місці – порти Півночі – 15,781 млрд рублів, а на перевезення через Іран – 13,213 млрд рублів. Найменші обсяги перевалки вантажів у вартісному вираженні фіксуються через західний кордон та порти Дунаю – 0,36 млрд. рублів.

Таблиця 1.4 – Результати імпортних операцій в СРСР у вартісному вимірнику в розрізі ділянок кордону та років за період 22.06.1941-31.12.1945 рр.

| Ділянка кордону Роки | Північні порти | Порти Балтійського моря | Порти Далекého Сходу | Арктичні пункти | Порти Чорного моря | Іран | Своїм ходом та літаками | Західний кордон та порти Дунаю | Із країн Сходу через азійський кордон | Всього, млн руб. |
|---------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|----------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| | 1941 рік, млн руб - питома вага, % | 707,5 4,5 | - - | 230,7 1,3 | - - | - - | 8,2 0,06 | 0,5 0,06 | - - | |
| 1942 рік, млн руб - питома вага, % | 3246 20,6 | - - | 1224 6,6 | 75,9 8,8 | - - | 703,3 5,32 | 503,7 6,2 | - - | 266,9 26,1 | 6076 |
| 1943 рік, млн руб - питома вага, % | 2639 16,7 | - - | 6304 34,1 | 145,4 16,8 | 0,6 0,03 | 4351 32,93 | 2423 29,94 | - - | 209,2 20,4 | 16220 |

| | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|-------|------|-------|-------|--------|-------|------|-------|-------|-------|
| 1944 рік, млн руб | 4982 | 64,4 | 6484 | 511,7 | 1,8 | 6878 | 2774 | 1,9 | 244,0 | 22089 |
| - питома вага,% | 31,6 | 65,8 | 35,0 | 59,3 | 0,09 | 52,05 | 34,3 | 0,5 | 23,9 | |
| 1945 рік, млн руб | 4206 | 33,5 | 4264 | 130,6 | 1926 | 1273 | 2392 | 358,7 | 150,5 | 14796 |
| - питома вага,% | 26,6 | 34,2 | 23,0 | 15,1 | 99,88 | 9,64 | 29,5 | 99,5 | 14,7 | |
| Разом за весь період, млн руб. | 15781 | 97,9 | 18508 | 863,6 | 1928,4 | 13213 | 8094 | 360,6 | 1452 | 60305 |
| - питома вага,% | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | |

Побудовано автором за [35].

Як видно із даних таблиці 1.5, обсяг радянського імпорту протягом 1941-1945 років у фізичному вимірнику склав 24,082 млн тон. При цьому, вартісна величина імпорту становила 60,306 млрд рублів проти 3,163 млрд рублів радянського експорту (була більшою у 19 разів). Найменша зовнішньоекономічна активність, що цілком природно, була у 1941 році: для імпорту вона становила 0,552 млн тон (2,29% від загального обсягу), а для вартості експорту – 0,163 млрд рублів (5,2% від загального обсягу). Максимальні величини фіксуються для імпорту – у 1944 році (31,21 млн тон, або 22,089%), для експорту – у 1945 році (1,572 млрд рублів або 49,7%).

Таблиця 1.5 – Динаміка експортно-імпортних операцій СРСР за період 22.06.1941-31.12.1945 рр.

| Роки | Імпорт | | | | Експорт | |
|-------------------|-------------------------|---------------|--------------------|---------------|--------------------|---------------|
| | тоннаж | | вартість | | вартість | |
| | фізичний обсяг, млн тон | питома вага,% | сума, млрд. рублів | питома вага,% | сума, млрд. рублів | питома вага,% |
| 1941 | 0,552 | 2,29 | 1,124 | 1,86 | 0,163 | 5,2 |
| 1942 | 2,038 | 8,46 | 6,076 | 10,07 | 0,398 | 12,6 |
| 1943 | 4,734 | 19,66 | 16,219 | 26,89 | 0,373 | 11,8 |
| 1944 | 7,518 | 31,21 | 22,089 | 36,62 | 0,655 | 20,7 |
| 1945 ² | 9,237 | 38,38 | 14,796 | 24,56 | 1,572 | 49,7 |
| Всього | 24,082 | 100 | 60,306 | 100 | 3,163 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Аналіз показників, наведених у таблиці 1.6, дозволяє зробити висновок, що основними групами імпортованих товарів у їх фізичному вимірнику стали: продовольство – 4,88 млн тон, або ж 20,26%; метали і металовироби – 3,72 млн тон, або ж 15,44%; озброєння та військове спорядження – 3,499 млн тон, або 14,52%. Стосовно ж вартісної структури імпорту, то тут ситуація зовсім інша: найбільші обсяги припадають на озброєння та військове спорядження – 29,82 млрд рублів, або 49,44 %; продовольчі товари оцінюються в 9,26 млрд. рублів і становлять 15,36%; вартість поставленого промислового обладнання і технічного постачання складає 6,74 млрд. рублів, або 11,17%.

Таблиця 1.6 – Структура імпортованих операцій СРСР за період 1941-45 рр. у фізичних та вартісних показниках в розрізі груп товарів

| Найменування груп товарів | тоннаж | | вартість | |
|---------------------------------------|-------------------------|----------------|--------------------|----------------|
| | фізичний обсяг, млн тон | питома вага, % | сума, млрд. рублів | питома вага, % |
| Озброєння та військове спорядження | 3,499 | 14,52 | 29,82 | 49,44 |
| Промислове обладнання і техпостачання | 1,49 | 6,18 | 6,74 | 11,17 |
| Залізничний тяговий та рухомий склад | 0,52 | 2,15 | 1,2 | 1,98 |
| Метали і металовироби | 3,72 | 15,44 | 4,84 | 7,98 |
| Руди | 0,186 | 0,7 | 0,246 | 0,4 |
| Кам'яне вугілля | 3,28 | 13,62 | 0,162 | 0,26 |
| Нафтопродукти | 2,89 | 12,01 | 0,947 | 1,57 |
| Продовольчі товари | 4,88 | 20,26 | 9,26 | 15,36 |
| Хімічні товари | 0,95 | 3,94 | 1,31 | 2,17 |
| Інші товари | 2,667 | 11,18 | 5,781 | 9,12 |
| Всього | 24,082 | 100 | 60,306 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Мемуари народного комісара (аналог посади міністра) зовнішньої торгівлі СРСР А. Мікояна містять показовий момент – твердження про те, що під час війни «советская промышленность



*Народний комісар НКЗТ
Мікоян А.І.*

свыше 70% своей потребности в остродефицитных и стратегических товарах и сырье, необходимых для производства танков, самолетов, орудий, боеприпасов, удовлетворяла за счет запасов Минвнешторга» [110, с. 198], тобто за рахунок імпорتنних поставок.

Проте, не тільки імпортом обмежувався радянський зовнішній товарооборот. Важливим чинником зовнішньоекономічної діяльності був і експорт, який хоч і зменшився, з огляду на потреби військової економіки, але все ж таки був як джерелом надходження валюти для воюючої країни (за рахунок чого здійснювалися закупівлі стратегіч-

них товарів, матеріалів і сировини), так і способом підтримки союзників СРСР, в першу чергу, серед азійських країн.

На рисунку 1.2 наведено вартісну структуру радянського експорту в розрізі основних товарних груп. Як бачимо, основною статтею радянського експорту було хутро (білки, колонка, лисиці, песця, ондатри, сурка і каракуль) – 23% (743,2 млн рублів); почесне друге місце займали прядильні матеріали (бавовна, льон, кудель, улюк, ганчір'я, шерсть, пух, тканини, нитки, мішки, килими) – 19%, або 598,3 млн рублів; продовольчі товари (цукор, мука, овес, жито, пшениця, горілка, консервовані краби тощо) займали третю позицію в радянському експорті – 17%, або 529,9 млн рублів; значними були обсяги вивозу руд та металів (хромової, марганцевої, залізної, паладію, іридію, платини, срібла) – 11%, або 364,2 млн рублів. Вагому роль відігравав експорт нафтопродуктів – 4%, або 122,3 млн рублів, хімічних товарів – 4%, або 114,4 млн рублів; на частку інших товарів (лісоматеріалів, каучуку, сировину тваринного походження, медикаменти та медичне обладнання) припадало 22%, або 690,7 млн рублів [194, с.125].

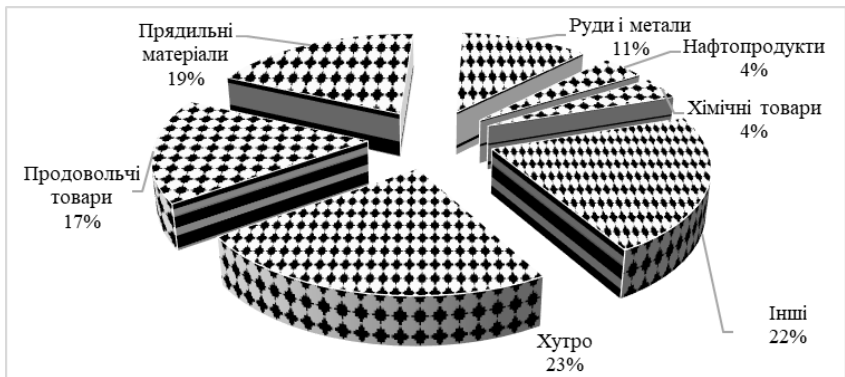


Рисунок 1.2 – Вартісна структура експорту з СРСР у 1941-45 роках

Побудовано автором за [35].

З рисунку 1.3 стає зрозумілим, що радянський експорт був орієнтований, в першу чергу, на США, які із загального його обсягу в 3,163 млрд рублів отримали третину – 1081,3 млн рублів; на другому місці знаходився Іран – 517 млн рублів; а на третьому, із показником у 363,4 млн рублів – Монголія. У структурі радянського експорту в США помітне місце займали хутро (білки, колонка, лисиці, ондатри, песця, сурка та напівфабрикати із нього) – 689,9 млн рублів; руди та метали (хромова, марганцева, платина, паладій, рутеній, іридій) – 165,86 млн рублів; сировина тваринного походження (щетина, кінський волос, пух, перо) – 54,43 млн рублів; продовольство (ікра бочкова, консерви крабові, тютюн жовтий) – 44,1 млн рублів; лісоматеріали (баланси і пиломатеріали) – 42,6 млн рублів.

Основними статтями радянського експорту в Іран були прядильні матеріали та вироби із них (тканини, трикотаж, білизна, бавовна) на суму 175,1 млн рублів та продовольство (пшениця, мука, цукор, горілка та вино, кондитерські вироби, цигарки і тютюн) на суму 169,6 млн рублів. Серед металів, що завозилися, переважали дорогоцінні та рідкоземельні, так срібла було завезено 173 тони на суму 24,246 млн рублів, платини – 878 унцій на суму 652,9 тис. рублів та паладію – 161 унцій, вартістю 64 тис. рублів. Експорт в Монголію був представлений продовольчими товарами (пшеницею, мукою, цукром, кондитерськими виробами, крупами, горілкою і вином, різ-

ними сортами чаю, тютюном та виробами із нього) на суму 140,6 млн рублів; хімічними товарами (ректифікованим спиртом, парфумерією і косметикою, сірниками, іншими хімтоварами) на суму 42,83 млн рублів; нафтопродуктами (бензином, гасом і маслами) – 30,97 млн рублів.

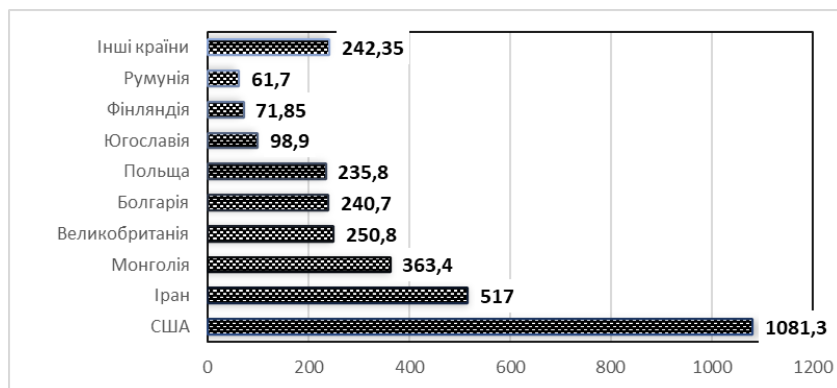


Рисунок 1.3 – Географія експорту з СРСР у 1941-45 роках, млн рублів

Побудовано автором за [36].

Серед, відносно, екзотичних товарів, які експортувалися Радянським Союзом варто виокремити лікарські трави (США, Швеція), кінокартини (Алжир, Бельгія, Сирія, Тува, Палестина, Ірак, Норвегія, Греція, Єгипет, Франція, Швеція, Швейцарія), друковані вироби і філателія (Алжир, Афганістан, Бельгія, Сирія, Тува, Ефіопія, Японія, Палестина, Маньчжурія, Ірак, Норвегія, Греція, Єгипет, Швеція, Швейцарія), порцеляно-фаянсові вироби (Афганістан, Тува, Синцзян), дорогоцінне каміння (Індія, Колумбія, Куба, Туреччина, Палестина), радянське шампанське (Швеція), сіль (Польща, Угорщина, Чехословаччина, Фінляндії), сіно (Болгарія), китовий вус (Великобританія), кок-сагиз – різновид кульбаби, що використовується для виробництва латексу (Австралія, Канада).

Основними експортерами були наступні організації та об'єднання: Союзпушнина – 730,4 млн руб; Востокінторг – 430,1 млн руб; Союзпроекспорт – 350,4 млн руб; Совмонголторг – 336,1 млн руб; Експортльон – 282 млн руб; Разноекспорт – 277,2 млн руб; Експортхліб

– 146,6 млн руб; Техноекспорт – 141,7 млн руб; Експортліс – 128,64 млн руб; Союзнафтоекспорт – 122,98 млн руб та інші.

Важливим елементом зовнішньоекономічної діяльності СРСР на заключному етапі війни та відразу після її завершення стало отримання репарацій від Німеччини та її сателітів. Свою історію репарації ведуть від контрибуцій – способу компенсації витрат сторони, яка стала переможцем у війні. В міжнародному праві під репараціями розуміють форму грошової або матеріальної відповідальності одного суб'єкта за збитки вчинені ним по відношенню до іншого суб'єкта. Таким чином, вони є стійким компонентом міжнародного військового права, що мають на меті, з однієї сторони – мінімізувати військово-економічний потенціал суперника, який програв військові дії, а з іншої – компенсувати шкоду для сторони, яка ці військові дії виграла.

Питання військових репарацій від Німеччини та її сателітів було вперше порушено радянською стороною перед союзниками у вересні 1941 року. У жовтні 1943 року для розгляду усіх питань по післявоєнному облаштуванню Німеччини союзниками по Антигітлерівській коаліції було створено Європейську консультативну комісію, до компетенції якої було віднесено розробку репараційного плану. Якщо для Німеччини виплати репарацій розпочалися після її капітуляції у травні 1945 року, то для її союзників (Румунії, Італії, Болгарії, Угорщини та Фінляндії) – після їх виходу із війни восени 1944 року.

Із таблиці 1.7 можна зробити висновок, що загальний обсяг поставок за репараціями протягом неповних двох років склав 4208,6 тис. тон, загальною вартістю у 658,61 млн рублів. Якщо взяти до уваги вартісний вимірник, то більш ніж чверть поставок – 26,92%, або 177,3 млн рублів припадає на нафтопродукти (бензин, авіабензин, гас, лігроїн, моторне та дизельне пальне, мазут, нафта, змащувальне масло, солярове масло, асидол, парафін, вайт-спирт). На другому місці із показником у 21,45% та вартістю у 141,23 млн рублів знаходяться судна, загальна кількість яких становить 339 одиниць (48 морських, 233 озерних та річкових, 20 суден технічного флоту, 38 новопобудованих суден). Третю сходинку поставок за репараціями розділили між собою продукція лісопаперового виробництва (целюлоза, деревна маса, картон, папір, паперові вироби)

та лісоматеріали і вироби з них (пиломатеріали, фанера, гідроліс, стандартні будинки, круглий ліс, котушки для ниток), відповідно 13,68% (90,11 млн рублів) та 13,1% (86,27).

Таблиця 1.7 – Поставки за репараціями в СРСР у 1944-45 рр.

| Вид подарунку | Одиниця виміру | Обсяг поставок | | Питома вага, від вартісної величини, % |
|--|----------------|-------------------|------------|--|
| | | фізичний вимірник | млн рублів | |
| Судна | штук | 339 | 141,23 | 21,45 |
| Промислове обладнання та техпостачання | тис. тон | 15,8 | 49,36 | 7,5 |
| Залізничний тяговий та рухомий склад | тис. тон | 21,4 | 24,16 | 3,67 |
| Сталь та вироби із неї | тис. тон | 20,4 | 6,96 | 1,06 |
| Кабель та вироби із нього | тис. тон | 11,9 | 23,06 | 3,5 |
| Лісоматеріали та вироби із них | тис. тон | 790,1 | 86,27 | 13,1 |
| Продукція лісопаперового виробництва | тис. тон | 312,5 | 90,11 | 13,68 |
| Нафтопродукти | тис. тон | 2673,3 | 177,3 | 26,92 |
| Зерно | тис. тон | 325,7 | 40,02 | 6,07 |
| Живі тварини | тис. тон | 35,9 | 18,67 | 2,83 |
| Інше | - | - | 1,43 | 0,22 |
| Всього | тис. тон | 4208,6 | 658,61 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Основними отримувачами вантажів за репараціями стали радянські установи та організації Союзнафтоекспорт (2673,3 тис. тон нафтопродуктів), Експортліс (1102,6 тис. тон), Експортхліб (326,1 тис. тон), Машиноімпорт, Різноїмпорт, Промсировинаімпорт, Технопромімпорт, Станкоімпорт.

Напрямок товарообороту СРСР, про який необхідно сказати, були надходження подарунків та гуманітарної допомоги. Основними організаціями, які стали ініціаторами збору гуманітарної допомоги стали Міжнародний комітет Червоного Хреста, профспілкові організації у США та Великобританії, Канадська організація допомоги та створена у США влітку 1941 року «Спільнота допомоги Росії у війні» (Russian War Relief) – благодійна організація для збору гуманітарної допомоги воюючому СРСР, яку в радянських дипломатичних документах називали «Рашен Уор Реліф». Пожертвування здійснювалися

як в грошовій так і у майновій формі (продуктами і речами). Для їх мобілізації проводилися різноманітні заходи – платні концерти, танцювальні вечори, лотереї, виставки, зустрічі із спеціально делегованими за кордон солдатами та офіцерами, які відзначилися в боях. Серед таких радянських військовослужбовців були відомі снайпери – Людмила Павлюченко та Володимир Пчелінцев [197, с.95].

Як свідчать офіційні радянські дані (таблиця 1.8), під час війни імпорту у СРСР у вигляді подарунків здійснювала 21 країна. До категорії «Інші країни» потрапила гуманітарна допомога, що надходила з Болівії, Бразилії, Єгипту, Нової Зеландії, Індії, Ірану, Колумбії, Китаю, Мексики, Палестини, Панами, Уругваю, Чилі та Швеції. Як бачимо, загальна кількість подарунків (гуманітарної допомоги) становила 71,716 тис. тон, які у вартісному вимірнику становили 121,019 млн дол США. Основними країнами-донорами були США, Великобританія, Канада, Південна Африка.

Таблиця 1.8 – Імпорт подарунків в СРСР у розрізі країн протягом 1941-45 років

| Країна | Обсяг поставок | | Питома вага, % | |
|-----------------|----------------|--------------|----------------------|------------------------|
| | тис. тон | млн дол. США | від фізичного обсягу | від вартісної величини |
| США | 44,081 | 75,479 | 61,47 | 62,37 |
| Великобританія | 17,836 | 35,186 | 24,87 | 29,07 |
| Канада | 6,708 | 7,462 | 9,35 | 6,17 |
| Південна Африка | 1,686 | 1,234 | 2,35 | 1,02 |
| Австралія | 0,517 | 0,951 | 0,72 | 0,79 |
| Аргентина | 0,374 | 0,335 | 0,52 | 0,28 |
| Куба | 0,322 | 0,03 | 0,49 | 0,025 |
| Інші країни | 0,192 | 0,342 | 0,23 | 0,275 |
| Всього | 71,716 | 121,019 | 100 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Враховуючи стандартну вантажопідйомність залізничного вагона-«теплушки», який використовувався для перевезення вантажів у СРСР під час II Світової війни у 16,5 тони необхідно було близько 4350 вагонів для навантаження цих подарунків. У розрізі періодів поставок імпорту подарунків становив: 1941 рік – 955 тон на суму 6,15 млн рублів; у 1942 році – 8518 тон вартістю 58,734 млн рублів; у 1943 році – 21885 тон на суму 146,857 млн рублів; у 1944

році – 23934 тони вартістю 245,144 млн рублів; у 1945 році – 15424 тони оцінених у 183,512 млн рублів.

У таблиці 1.9 наведено перелік основних товарів, що надходили в СРСР у вигляді подарунків. Аналіз вартісної структури поставок дозволив зробити висновок, що лідерами серед них були одяг (47,31%) та медикаменти і медичне майно (23,47%), помітна частка була у мануфактури (5,87%), взуття (3,54%) і ковдр (2,45%). Категорія «Інше», куди увійшов імпорт брезенту, похідних кухонь, обладнань для пралень, госпітального посуду, швейних машинок, годинників, тютюну, рису, шоколаду, яєчного порошку, маргарину і масла, консерв складала 6,5% від загальної вартості подарунків. Але, особисто мене, вражає кількість наборів посилок, яких було відправлено у СРСР – 790,9 тисяч на загальну вартість 13,764 млн рублів.

Таблиця 1.9 – Імпорт подарунків в СРСР у розрізі товарів протягом 1941-45 років

| Вид подарунку | Одиниця виміру | Обсяг поставок | | Питома вага, від вартісної величини, % |
|--------------------------------|----------------|-------------------|------------|--|
| | | фізичний вимірник | млн рублів | |
| Одяг | тис. шт. | 25,998 | 303,419 | 47,31 |
| Медикаменти і медичне майно | тис. тон | 13,007 | 150,551 | 23,47 |
| Мануфактура | тис. метрів | 8,673 | 37,651 | 5,87 |
| Взуття | тис. пар | 1,624 | 22,731 | 3,54 |
| Ковдри | тис. шт. | 1,049 | 15,725 | 2,45 |
| Рентген-апарати | шт. | 1220 | 13,838 | 2,16 |
| Набори посилок | тис. шт. | 790,9 | 13,764 | 2,15 |
| Насіння | тон | 4,364 | 9,068 | 1,41 |
| Намети і повсть | тон | 1,435 | 8,845 | 1,37 |
| Перев'язочний матеріал | тис. тон | 1,491 | 7,038 | 1,1 |
| Стационарні госпіталі | комплект | 10 | 6,704 | 1,05 |
| Згущене молоко | тон | 1,213 | 3,264 | 0,51 |
| Мило | тон | 3,523 | 2,48 | 0,39 |
| Рентгеноплівка | тон | 59 | 1,484 | 0,23 |
| Інше медичне майно | тон | 49 | 1,351 | 0,21 |
| Автомобільні рентген-установки | штук | 20 | 1,012 | 0,15 |
| Санітарні автомобілі | штук | 43 | 0,842 | 0,13 |
| Інше | | - | 41,635 | 6,5 |
| Всього | тис. тон | 71,716 | 641,402 | 100 |

Побудовано автором за [35].

Отримувачами закордонної гуманітарної допомоги були військові госпіталі, лікарні та інші медичні заклади; робітники, зайняті на нафтових, вугільних, торф'яних, лісозаготівельних виробництвах, будовах у віддалених районах СРСР; професійні спілки; цивільне населення звільнених територій; евакуйовані громадяни та сім'ї фронтовиків; громадські організації працівників сфери науки, культури та мистецтва тощо.

Невеликим джерелом радянського імпорту стали надходження продовольства та медикаментів від Адміністрації допомоги і відбудови Об'єднаних націй (ЮНРРА). Цю міжнародну організацію було створено в листопаді 1943 року у Вашингтоні з метою надання безповоротної допомоги країнам, які зазнали німецької окупації. Фінансові ресурси ЮНРРА формувалися за рахунок внесків країн-учасниць, які не були окупованими у ході бойових дій, а його розмір становив 2% від величини національного доходу таких країни у 1943 році. Основний напрям діяльності полягав у допомозі в поверненні на батьківщину військовополонених та цивільних осіб, які були примусово вивезені нацистами (всього допомогу було надано близько 7 млн осіб), а також надання благодійної допомоги, в основному продовольством та медикаментами. В СРСР допомога по лінії ЮНРРА надходила для України та Білорусії (таблиця 1.10).

Таблиця 1.10 – Надходження продовольства та медикаментів від Адміністрації допомоги і відбудови Об'єднаних націй (ЮНРРА)

| Товари | Україна | | Білорусь | | Всього | |
|----------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|
| | Обсяг, тис. тон | Вартість, млн руб | Обсяг, тис. тон | Вартість, млн руб | Обсяг, тис. тон | Вартість, млн руб |
| Продовольчі товари, в т.ч. | 7,9 | 18,51 | 5,8 | 9,483 | 13,7 | 27,99 |
| - сухі боби | 1,436 | 1,339 | 4,077 | 3,802 | 5,513 | 5,14 |
| - м'ясопродукти | 1,705 | 6,393 | 0,341 | 1,355 | 2,046 | 7,749 |
| - молочні продукти | 3,383 | 6,975 | 1,318 | 4,16 | 4,701 | 11,136 |
| - харчові концентрати | 1,311 | 3,656 | 0,001 | 0,05 | 1,311 | 3,706 |
| - інші харчові продукти | 0,076 | 0,144 | 0,089 | 0,114 | 0,165 | 0,258 |
| Медикаменти | 0,22 | 0,563 | 0,08 | 0,151 | 0,03 | 0,714 |
| Всього | 9,9 | 19,07 | 6,2 | 9,634 | 16,1 | 28,706 |

Побудовано автором за [35].

Загальний обсяг поставок від ЮНРРА складає 16,1 тис. тон вартістю у 28,706 млн рублів, а левова частка припадає на продовольчі товари – 13,7 тис. тон вартістю у 27,99 млн рублів. В категорії м'ясопродукти поставлялися м'ясні та м'ясоовочеві консерви; молочні продукти були представлені молочним порошком, випареним молоком, сиром; харчові концентрати склалися із армійських раціонів, фруктових і томатних соків, фруктового порошку та вітамінів; до переліку інших харчових продуктів входили кава, варення, джеми і мармелад. Медикаментів було поставлено 30 тон на загальну вартість 0,714 млн рублів. Україна отримала допомоги на 9,9 тис. тон, яка оцінювалася у 19,07 млн рублів, а Білорусь – 6,2 тис. тон вартістю у 9,634 млн рублів. Не дивлячись на відносно невеликі обсяги надходжень благодійної допомоги від ЮНРРА, вона теж мала свій вплив на соціально-економічне становище в зруйнованій війною країні та врятувала багато людських життів.

Проводячи аналіз показників імпорту, слід розуміти, що основна частина надходжень як у фізичному вимірнику (16,252 млн тон або 67,5%), так і у вартісному (49,96 млрд рублів або 82,85%) припадають на ленд-ліз – форми військово-економічної допомоги країнам-союзникам, у першу чергу, з боку США, яка представляла собою безоплатне постачання військової техніки, автотранспорту, устаткування та обладнання, технологій, матеріалів, пального, продуктів харчування, необхідних для ведення бойових дій у II Світовій війні.

1.2 Ленд-ліз: поняття, правова база здійснення, структура та значення для СРСР

Ленд-ліз – система військово-економічної допомоги США країнам Антигітлерівської коаліції в роки II Світової війни, в основу якої було покладено механізм передачі країнам-союзникам військової техніки, озброєння, стратегічної сировини і матеріалів, продовольства тощо на умовах оренди, яка мала на меті забезпечення ведення бойових дій [111, с.170].

Ленд-ліз регламентувався законом США «An Act to Promote the Defense of the United States» («Закон про забезпечення захис-

ту Сполучених Штатів»), ухваленим Конгресом США 11 березня 1941 р. Слухання проекту закону про ленд-ліз розпочалося 15 січня 1941 р. та тривало близько 2 місяців. За соціологічними опитуваннями прихильників прийняття закону було у 2,5 рази більше, ніж противників. Запровадження ленд-лізу підтримували 70 % представників демократичної партії та 61 % – республіканської. В ході громадського обговорення у законопроект було внесено 4 суттєві поправки, які обмежували можливості президента США та стосувалися контролю Конгресу за асигнуваннями за ленд-лізом, підзвітності президента про хід виконання військових поставок, обмеження терміну дії президентських повноважень та заборони конвоювання торгових суден військовими кораблями США [19, с. 15].

Одним із лобістів цього проекту був американський президент Франклін Рузвельт. В ході громадського обговорення законопроекту про ленд-ліз він виголосив перед репортерами свою відому промову, порівнявши ленд-ліз із садовим шлангом – *«припустімо, будинок мого сусіда загорівся, а у мене є садовий шланг довжиною 400 чи 500 футів. Якщо сусід візьме мій садовий шланг і приєднає його до водопровідної труби, я зможу йому допомогти погасити пожежу. Але що я повинен робити? Я не кажу сусіду, перед тим як він візьме шланг, що ця штука вартувала мені 15 доларів і ти повинен заплатити мені 15 доларів. В чому суть угоди? Я не хочу 15 доларів, але хочу, щоб мені повернули шланг, коли пожежа буде погашена, адже так? Якщо він погасить пожежу без всякої шкоди для шлангу, то після пожежі поверне його мені зі словами вдячності. Якщо ж він його пошкодить, то нехай мені купить новий»* [233, с. 26]. Таким чином, в алегоричній формі, до американського суспільства було донесено сутність, мету та основні принципи здійснення ленд-лізу, як засобу боротьби із лихом, яке проявилось у вигляді нової світової війни.

За своєю економічною сутністю ленд-ліз був симбіозом допомоги на безоплатній основі та різновидом довгострокової оренди, оскільки відповідно до умов його реалізації передбачалося:

– знищені, втрачені, використані за період військових дій оборонні матеріали не підлягали оплаті;

- майно, що залишалося після закінчення війни та було придатне для використання у мирних цілях, оплачувалося повністю або частково на умовах довгострокового кредиту;
- за урядом США залишалося право вилучати у країн-отримувачів оборонні матеріали, які залишилися після закінчення бойових дій;
- оборонні матеріали, що зберігалися на військових складах США на кінець війни, могли купуватися союзниками на умовах довгострокового кредитування [64].



*Підписання закону про ленд-ліз президентом США
Франкліном Рузвельтом*

Ідея підтримки США однієї з воюючих сторін шляхом надання економічної та військової допомоги не була новою. Вона ґрунтувалася на законі 1892 р., ухваленому за президента Бенджаміна Гаррісона, що дозволяв військовому міністру в інтересах держави надавати в оренду, терміном не більше 5 років військове майно, якого не потребуватиме армія США. Запровадження механізму ленд-лізу означало відступ США від політики ізоляціонізму, яка сповідувалася до початку II Світової війни та врегульовувалася, принаймні, трьома законами, що сформували основу військового нейтралітету держави:

- закон «Про невиконання боргових зобов'язань» від 1934 р., що забороняв надання будь-яких кредитів державам, які не розраховувалися із США за своїми боргами у період I Світової війни (борг Великобританії становив 4 600 млн дол США; Франції – 3 999 млн дол США; Італії – 2 015 млн дол США);
- закон від 1935 р., за яким запроваджувалося ембарго на поставку зброї для будь-якої воюючої країни;
- закон від 1937 р., що значно обмежив повноваження Президента у сфері зовнішньої політики та запровадив для США заборону на: вивезення озброєння, військового спорядження та боєприпасів з країни; надання кредитів та позик воюючим сторонам; перевезення кораблями США зброї для воюючих сторін; встановлення артилерійського та стрілецького озброєння на американські торгові кораблі.

Проте напад Японії на Китай у 1937 р. без формального оголошення війни, зростання напруги у Європі в результаті агресивної політики Німеччини та її союзників, напад на Польщу у 1939 р. та початок бойових дій у Північній Африці в 1940 р. змінили курс у зовнішній політиці США з ізоляційного на інтервенціоністський. Це було передбачено Законом США від 4 листопада 1939 р., який, з одного боку, передбачав скасування ембарго для країн, що перебували у стані війни з Німеччиною, а з іншого – дозволяв Японії, яка на той час окупувала частину Китаю та зазнала військової поразки від СРСР і Монголії біля озера Хасан та на Халхін-Голі, закупляти стратегічні товари у США.

Надаючи допомогу воюючим сторонам США переслідували кілька пріоритетів: відтермінували власний вступ у війну до того моменту, коли воюючі сторони виснажать себе у взаємному протистоянні; вигравали час для перебудови своєї промисловості на військовий лад та проектування нових зразків озброєнь, які відповідали тодішнім вимогам ведення військових дій; відмобілізували та навчали збройні сили країни; отримали частину світового золотого запасу як оплату військових поставок; поступово виходили на роль світового гегемона.

Допомогу за програмою ленд-лізу отримували 42 країни, лідерами серед яких були Великобританія – 31,4 млрд дол. США, СРСР – 11,3 млрд дол. США, Франція – 3,2 млрд дол. США, Китай – 1,6

млрд дол. США, країни Латинської Америки – 0,6 млрд дол. США. На рисунку 1.4 наведено перелік країн, отримувачів допомоги за системою ленд-лізу. Окрім вищеназваних, необхідно назвати Австралію, Нову Зеландію, Ісландію, Норвегію, Югославію, Туреччину, Іран, Ірак, Французьку Екваторіальну Африку (теперішні Габон, Чад, Центрально-африканська республіка), Конго, Абіссинію (зараз – Ефіопія), Ефіопію, Саудівську Аравію, Кенію, Родезію (зараз – Зімбабве), Ліберію, Уганду, Південно-Африканську республіку, Південно-Західну Африку (зараз – Намібія).

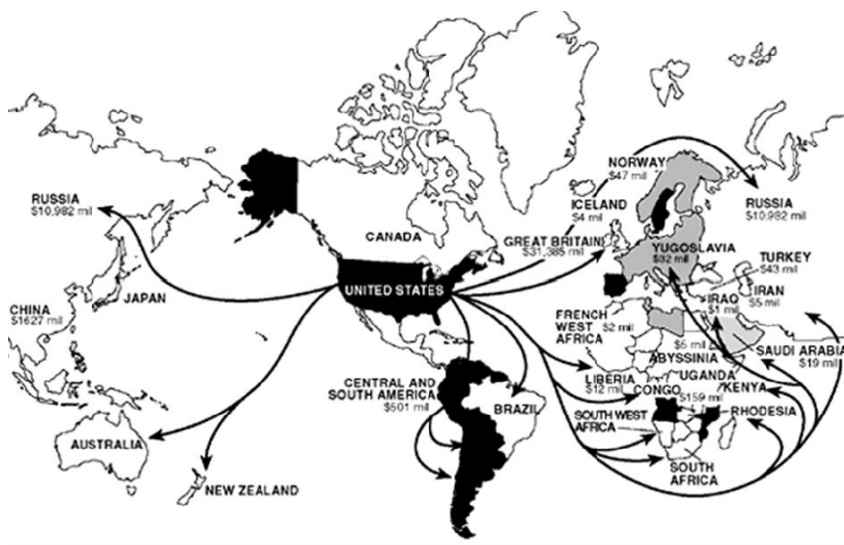


Рисунок 1.4 – Країни-отримувачі допомоги від США за системою ленд-лізу

Наведено автором за [236].

У травні 1945 року президент США Трумен, виступаючи перед Конгресом, зазначив, що за 4 роки, в період з 11 березня 1941 по березень 1945, США поставили союзникам по ленд-лізу допомоги на суму 38971,8 млн дол США, із них озброєнь (разом з кораблями) – на суму більше 19546 млн дол США. У перший рік дії ленд-лізу поставки становили 2422 млн дол США, у другий – 7897 млн дол США, у третій – 13906 млн дол США, а протягом четвертого – 14747 млн дол США. В доповіді говорилося, що найбільше

отримала Великобританія – 12775 млн дол США, або 43,6%; на другому місці був Радянський Союз – 8409 млн дол США, або 28,7%; Африці, Близькому Сходу і району Середземного моря – 3813 млн дол США, або 13%; Китаю та Індії – більше 2023 млн дол США, або 6,9%; Австралії та Новій Зеландії – більше 1257 млн дол США, або 4,3%; країнам Латинської Америки – більше 226 млн дол США, або 0,8%; іншим країнам – 805 млн дол США, або 2,7% [107, с. 256-257].

З метою організації поставок по ленд-лізу в Китай, силами близько 1 млн китайців, за рік, в умовах гірської місцевості було побудовано Бірманську дорогу довжиною у понад 1100 кілометрів між містами Лашо (М'янма) та Куньмін (Китай). Логістика організовувалася наступним чином – вантажі морем доставлялися до порту Рангун (зараз – Янгон), далі здійснювалася їх перевалка на залізницею у місто Лашо, звідки Бірманською дорогою вони відправлялися до Китаю. Для збільшення пропускної спроможності Бірманської дороги, яка на початку становила 4 тис. тон на місяць, були завезені будівельна техніка, технічні працівники, вантажні автомобілі, тисячі тон асфальту, що дозволило збільшити обсяги перевезень до 15 тис. тон.

Австралія була зацікавлена у американських поставках літаків-бомбардувальників, авіамоторів, пропелерів і запасних частин до них, зенітних гармат, танків, вантажівок, тисяч станків та промислової сировини, насіння сільськогосподарських культур та засобів обробітку землі, жерсті для консервних банок тощо. Лише в 1942 році, для ведення військових дій в південній та південно-західній частині Тихого океану, Австралії та Новій Зеландії було відправлено 1300 танків і більше 500 літаків.

Багаті запаси стратегічної промислової і продовольчої сировини (міді, олова, кобальту, каучуку, алмазів, пальмової олії) обумовили дію ленд-лізу для африканських країн, куди направлялася техніка з видобутку корисних копалин, автотранспорт для їх перевезення, матеріали для ремонту шосейних і залізничних доріг та річкових суден [179, с. 107].

Три чверті допомоги, яка була виділена країнам Латинської Америки, отримала Бразилія, Еквадор за рахунок поставок побудував авіаційну база на Галапагоських островах, а Колумбія та Доміні-

канська республіка змогли модернізувати свої збройні сили в обмін на гарантії можливої участі в обороні Панамського каналу та захисті морських шляхів в карибському регіоні. Свою частку військової допомогу отримали Аргентина та Чилі де були сильні пронимецькі настрої [21, с. 17]. Так в Чилі надійшли 12 бомбардувальників типу «Boston», 30 літаків-розвідників типу L-3, 2 літака транспортника типу С-45, 187 навчально-тренувальних літака типів АТ-61, АРТ-19, ВТ-13; 198 протитанкових гармат М3 калібру 37-мм, із боезапасом у 305 тисяч снарядів; 30 легких танків типу М3, М3А1, М3А3, які перебували на озброєнні до 80-их років ХХ століття; 50 розвідувальних автомобілів Scout, М3А1; 10 автомобілів-бронетранспортерів М5; 24 пристроїв управління зенітним артилерійським вогнем; 24 зенітних гармати калібру 37-мм та 12 зенітних гармат калібру 76-мм і 13 тисяч снарядів до них; 12 гармат гаубиць та 9 тис. набоїв до них; близько 100 кулеметів різного калібру з боекомплектom [54, с. 41].

Питання отримання СРСР американської допомоги по ленд-лізу було порушено вже 22 червня 1941 року як всередині США так і між радянськими дипломатами. Активним лобістом всебічної підтримки СРСР був Державний секретар США (посада відповідає міністру закордонних справ) Кордел Хелл, який не дивлячись на хворобу, дізнавшись про німецький напад, відразу зателефонував президенту Рузвельту та своєму заступнику Уеллсу, котрим висловив свою думку про обов'язок надання СРСР всебічної допомоги, оскільки американський уряд неодноразово заявляв, що надасть усю допомогу, на яку здатен, будь-якій країні, яка здійснює спротив країнам «осі», а СРСР, без усякого сумніву, входить до переліку таких країн [40, с. 341].

Цього ж дня послом СРСР у США К. Уманським в Народний комісаріат закордонних справ СРСР було надіслано телеграму у якій він змодельював розвиток подій, зазначивши, що перемога Німеччини є неприйнятною для Великобританії та загрожує планам США. Тому Франклін Рузвельт може піти на компроміс – не дивлячись на те, що формально ленд-ліз на СРСР не розповсюджується, надавати радянській стороні допомогу літаками та іншим озброєнням, за умови що Великобританія буде готовою поступитися часткою своєї допомоги на користь союзника в боротьбі з німцями. При цьому

питання фінансування поставок відносилося не до першочергових, оскільки їх обсяги і номенклатура залежали від промислового потенціалу США та можливостями транспортування – наявним тоннажем морських суден.



*Посол СРСР у США Костянтин Уманський та заступник
Державного секретаря США Самнер Уеллс*

26 червня 1941 року відбулася розмова К. Уманського із заступником Державного секретаря США Самнером Уеллсом у ході якої останній заявив, що уряд США готовий «оказать этой борьбе всю посильную поддержку в пределах, определяемых производственными возможностями США и его наиболее неотложными нуждами. Свою решимость проводит эту линию американское правительство уже доказало двумя актами: отменой блокирования советских финансовых операций и, что более важно, решением не применять к СССР ограничений, предписанных актом о нейтралитете. Американское правительство, естественно, будет консультироваться о своей помощи СССР с британским правительством в связи с теми об-

язательствами, которые США взяли на себя перед Великобританией» [172, с. 45-46].

У липні 1941 року Гаррі Гопкінс, особистий представник президента Ф. Рузвельта, відвідав Москву, маючи на меті дві стратегічні цілі: оцінити можливість СРСР вистояти в боротьбі з Німеччиною; з'ясувати потреби СРСР, необхідні для продовження військового спротиву. 2 серпня 1941 року у Вашингтоні між Уеллесом та Уманським відбувся обмін дипломатичними нотами у яких фіксувалося зобов'язання США надавати економічне сприяння Радянському Союзу. А вже 4 серпня відбулася зустріч держсекретаря Хелла із радянською військовою делегацією на чолі з генералом Ф. Голіковим де американська сторона запевнила про готовність надавати усі можливі військові матеріали, а радянська делегація – про відправлення морем 60 американських літаків в СРСР та потребу у зенітній і протитанковій артилерії. 15 серпня 1941 року на ім'я Й. Сталіна було направлено спільне послання Рузвельта та Черчіля з пропозицією провести в Москві спільну нараду, щоб обговорити питання розподілу між союзниками наявних озброєння та ресурсів [168, с. 88-90].

В ході конференції, яка проходила в Москві протягом 29 вересня – 1 жовтня 1942 року і отримала назву Московської, представники трьох держав – СРСР, США і Великобританії прийшли до висновку про необхідність постачання в Радянський Союз широкого переліку товарів та озброєнь в період з 01.10.1941 по 30.06.1942 рр. Для підвищення ефективності роботи конференції, її учасники були розподілені на 6 комісій – Авіаційну, Армійську, Військово-морську, Транспортну, Медичного постачання та Комісія сировини і обладнання до компетенції яких було віднесено напрацювання кінцевих пропозицій за напрямками. Окрім потреби в наданні вантажів, США та Великобританія зобов'язалися надавати допомогу в їх транспортуванні і організації доставки. Усе це було зазначено у секретному протоколі конференції, який отримав назву Московського протоколу. Підписантами були голови делегацій: зі сторони США ним став Вільям Гарріман, з боку Великобританії – барон Бівербрук, від СРСР – В'ячеслав Молотов.



*Підписанти Московського протоколу – В. Гарріман,
барон Бівербрук, В. Молотов*

Відповідно до цього документа, США та Великобританія зобов'язувалися щомісячно поставляти Радянському Союзу 400 літаків, 500 танків, 2 тис. тон алюмінію, 1 тис. тон броньових листів для танків, 7 тис. тон свинцю, 5 тис. тон латунного прокату, 3 тис. тон міді електролітної, 1,5 тис. тон олова, 1,5 тис. тон цинку електролітного, 300 тон молібдену, 10 тон кобальту, 1,25 тис. тон тринітротолуолу та інші види військової сировини й озброєнь. Також протягом наступних 9 місяців гарантувалися поставки 152 зенітних та 1256 протитанкових гармат, 5000 автомобілів, металообробних станків, електropечей, іншого промислового устаткування, а також стратегічної промислової сировини та продовольства – алмазів, абразивів, електродів, графіту тигельного, каучуку, джуту, шеллаку, шерсті, армійського одягу і взуття, пшениці, цукру, какао-бобів. Заявки на забезпечення потреб військово-морського флоту та з питань медичного постачання повинні були додатково розглянутими в Лондоні та Вашингтоні.

Потреба в найшвидшому налагодженні американських поставок в СРСР була настільки великою, що радянське керівництво в особі Й. Сталіна, відразу по закінченню роботи Московської конференції та підписання Московського протоколу направило на адресу американського президента телеграму зі словами вдячності та висловленими сподіваннями, що з боку США буде зроблене все можливе для швидкого та повного виконання взятих на себе зобов'язань,

особливо з огляду на те, що передзимові місяці будуть використані Німеччиною для активного наступу [136, с. 384].

Не дивлячись на підписання Московського протоколу, питання надання допомоги за системою ленд-лізу для СРСР було юридично закріплене 11 червня 1942 року підписанням у Вашингтоні Угоди про принципи, що застосовуються для взаємної допомоги у веденні війни проти агресії, де підписантом зі сторони СРСР був посол М. Литвином, а зі сторони США – Державний секретар К. Хелл.



*Підписанти Угоди про принципи, що застосовуються для взаємної допомоги у веденні війни проти агресії від 11 червня 1942 року
М. Литвинов та К. Хелл*

Угода складається із преамбули та 8 статей. В преамбулі засвідчуються однастайність сторін у формуванні основ справедливого та міцного загального миру в світі, декларується розуміння Штатів, що боротьба СРСР проти агресії життєво важлива для США, які надавали та продовжують надавати допомогу у справі спротиву, а також виражається спільне бажання сторін стосовно принципів надання військово-економічної допомоги.

В статтях цієї угоди зафіксовано, що уряд США буде продовжувати постачати уряд СРСР тими оборонними матеріалами, оборонним обслуговуванням та оборонною інформацією, які будуть дозволені для передачі президентом США. У свою чергу СРСР продовжить сприяти обороні США в міру своїх можливостей, надаючи матеріали, обслуговування, пільги та інформацію. Уряд СРСР не може, без згоди США, передавати формально чи фактично, які б не було оборонні матеріали або інформацію, отримані по ленд-лізу чи дозволити використання їх третім країнам. СРСР бере на себе обов'язок здійснювати сплату патентних платежів громадянам США, якщо такі платежі виникнуть в ході передачі вантажів за ленд-лізом. По закінченню існуючого надзвичайного стану СРСР повертає США ті з отриманих оборонних матеріалів, які виявляться незнищеними, невтраченими або не спожитими і які можуть бути використані для оборони США або Західної півкулі. При кінцевому визначенні вигод, які будуть надані для США зі сторони СРСР, буде враховано усі обсяги майна, інформації, пільг та інших вигод, що були отримані США від СРСР. А сам цей процес повинен в майбутньому не утруднювати торгівлю між двома країнами, сприяти взаємним економічним відносинам.

Про важливість цієї угоди зокрема та американської допомоги в цілому свідчить вдячна телеграма, направлена Й. Сталіном на адресу американського президента Гаррі Трумена 11 червня 1945 року – *«В день третьей годовщины заключения Советско-Американского Соглашения о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии, прошу Вас и Правительство Соединенных Штатов Америки принять выражение благодарности от Советского Правительства и от меня лично. Это Соглашение, 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»* [136, с. 596].

Країни-отримувачі ленд-лізу повинні були подавати заявки на необхідні поставки, а потім узгоджувати їх з представниками Державного департаменту США та спеціально створеного Управління з

ленд-лізу, які визначали розмір та напрямки допомоги. Після цього укладалася двостороння угода-протокол «Розрахунок за взаємною допомогою». Перший (Московський) протокол, який регламентував поставки за ленд-лізом за період з 1 жовтня 1941 р. до 30 червня 1942 р. було підписано 1 жовтня 1941 р.; поставки за період з 1 липня 1942 р. до 30 червня 1943 р. були врегульовані Вашингтонським протоколом від 6 жовтня 1942 р.; 19 жовтня 1943 р. було підписано Лондонський протокол, що врегулював поставки за ленд-лізом за період з 1 липня 1943 р. до 30 червня 1944 р.; Оттавський протокол від 17 квітня 1944 р. передбачав здійснення поставок з 1 липня 1944 р. до 12 травня 1945 р. (формально), а реально діяв до 20 вересня 1945 р. (в таблиці 1.11 наведено поставку основних видів озброєнь у 1942–1945 рр., у розрізі протоколів).

Таблиця 1.11 – Поставки озброєнь та військової техніки за ленд-лізом в розрізі протоколів за період з 1 липня 1942 р. до 20 вересня 1945 р.

| № з/п | Вид поставки | Вашингтонський | | Лондонський | | Оттавський | |
|-------|----------------------|----------------|--------|-------------|--------|------------|--------|
| | | план | факт | план | факт | план | факт |
| 1 | Літаки | 4308 | 4790 | 5913 | 6117 | 4180 | 4583 |
| 2 | Танки | 10000 | 3026 | 1000 | 3082 | 2229 | 2156 |
| 3 | Танкетки | 2400 | 781 | - | 2738 | 541 | 874 |
| 4 | Гармати | 6664 | 1901 | 1600 | 7227 | 242 | 449 |
| 5 | Протитанкові рушниці | 3600 | 4150 | - | 670 | - | 831 |
| 6 | Радари | - | 55 | 500 | 1000 | 1700 | 1104 |
| 7 | Радіостанції | 11500 | 13066 | 25811 | 18015 | 12238 | 12803 |
| 8 | Польові телефони | 144000 | 114620 | 100000 | 140110 | 100000 | 93913 |
| 9 | Вантажні автомобілі | 120000 | - | 156000 | 143328 | 144611 | 135487 |
| 10 | Джипи | 18000 | - | | | | |
| 11 | Бойові кораблі | - | 73 | - | 133 | 182 | 273 |
| 12 | Автомати | 240000 | 51587 | - | 130000 | - | - |

Побудовано автором на основі джерела [25]

Порівняння вартісних обсягів радянського імпорту та ленд-лізу (таблиця 1.12) дає змогу зробити висновки, що ленд-ліз складав 81,19% імпорту, а за всіма товарними позиціями частка ленд-лізу перевищує 60%. Найбільшу частку він становив для залізничного тягового та рухомого складу – 95,67%; на другому місці, із практично однаковими показниками знаходяться продовольчі товари – 94,96% і хімічні товари – 94,21%; подібна ситуація і з третьою позицією, яку розділили між собою метали і металовироби – 87,48% та нафтопродукти – 86,51%. Відносно низька частка озброєнь та військового спорядження – 61,04% пояснюється тим фактом, що їх значні обсяги були поставлені Великобританією та Канадою.

Таблиця 1.12 - Питома вартісна вага ленд-лізу у структурі імпортних операцій СРСР за період 1941-45 рр.

| Найменування груп товарів | Імпорт загальний, млн дол США* | в тому числі, ленд-ліз, млн дол США | Питома вага ленд-лізу в загальному імпорті, % |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|---|
| Озброєння та військове спорядження | 5626,4 | 3434,5 | 61,04 |
| Промислове обладнання і техпостачання | 1271,7 | 1010,8 | 79,48 |
| Залізничний тяговий та рухомий склад | 226,4 | 216,6 | 95,67 |
| Каучук та технічні вироби з нього | 229,8 | 151,2 | 65,79 |
| Метали і металовироби | 913,2 | 798,9 | 87,48 |
| Нафтопродукти | 178,7 | 154,6 | 86,51 |
| Продовольчі товари | 1747,2 | 1659,2 | 94,96 |
| Хімічні товари | 247,2 | 232,9 | 94,21 |
| Інші товари | 1090,8 | 780,6 | 71,56 |
| Всього | 11378,5 | 9238,2 | 81,19 |

* - розраховано автором, виходячи із заявленого курсу радянського рубля до долара США, як 5,3 : 1.

Побудовано автором на основі джерела [35]

Якщо ж оцінити вартісну структуру самого ленд-лізу (рисунком 1.5), то можна з'ясувати, що найбільша його частка – 40% стосується

ся товарної групи озброєння та військового спорядження; продовольчі товари становлять 20%; промислове обладнання та техпостачання – 12%, а на групи металів і металовиробів та інших товарів припадає по 9%. Найменша частка – по 2% припадає на нафтопродукти та каучук і технічні вироби з нього.

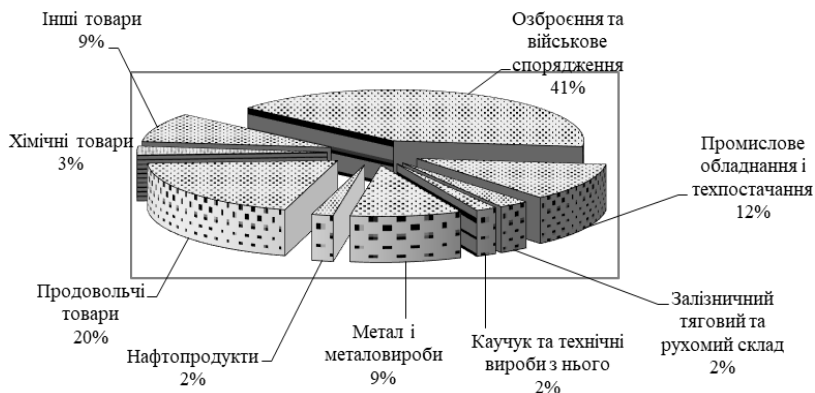


Рисунок 1.5 – Вартісна структура ленд-лізу з СРСР у 1941-45 роках

Побудовано автором на основі джерела [35]

Слід розмежовувати поняття «відправлені» та «отримані» вантажі, адже логістика за умов ведення бойових дій різко підвищує ймовірність того, що вантаж буде знищений в дорозі в силу потоплення судна ворогом чи через дію природних явищ (шторми, тайфуни, навігаційні помилки екіпажів). Також, непоодинокими були факти переадресації вже відправлених вантажів отримувачам в інших країнах. В загальному вартісному обсязі відправлених за ленд-лізом вантажів, різниця по відношенні до отриманих становить 3,52%, було відправлень на суму 9575,679 млн дол США, а отримано в СРСР на суму 9238,225 млн дол США. Слід відмітити, що в розрізі окремих груп товарів більшим за цей середній показник були недоотримання по товарних позиціях «Взуття, шкіра та вироби із неї» – 5,02%, «Озброєння та військового спорядження» – 4,76%, «Метали і металовироби» – 3,71%. Найменший рівень недоотримань становив 0,48% по групі «Залізничний тяговий та рухомий склад» (таблиця 1.13).

Таблиця 1.13 – Обсяги відвантажених і отриманих СРСР товарів по ленд-лізу за період 1941-45 рр.

| Найменування груп товарів | Відвантажено у США | | Отримано у СРСР | | Питома вага втрат, % | |
|--|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол |
| Озброєння та військово-спорядження | - | 3606,2 | - | 3434,555 | - | 4,76 |
| Промислове обладнання | - | 945,385 | - | 935,386 | - | 1,06 |
| Технічне постачання | - | 77,246 | - | 75,359 | - | 2,44 |
| Залізничний тяговий та рухомий склад | - | 217,696 | - | 216,642 | - | 0,48 |
| Каучук та технічні вироби з нього | - | 156,443 | - | 151,205 | - | 3,35 |
| Метали і металовироби | 3690,1 | 829,723 | 3503,8 | 798,922 | 5,05 | 3,71 |
| Нафтопродукти | 2371,1 | 156,295 | 2352,4 | 154,632 | 0,79 | 1,06 |
| Продовольчі товари | 3983,7 | 1705,869 | 3866,3 | 1659,199 | 2,95 | 2,74 |
| Хімічні товари | 903,6 | 238,094 | 884,4 | 232,927 | 2,12 | 2,17 |
| Взуття, шкіра та вироби із неї | - | 126,029 | - | 119,703 | - | 5,02 |
| Прядильні матеріали, тканина і готові вироби | - | 300,468 | - | 294,074 | - | 2,13 |
| Медикаменти і медико-санітарне майно | - | 37,126 | - | 36,248 | - | 2,36 |
| Інші товари | - | 5,284 | - | 5,186 | - | 1,85 |
| Всього | | 9575,679 | | 9238,225 | - | 3,52 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Основними отримувачами вантажів за системою ленд-лізу стали радянські установи та організації Інженерне управління (3411,471 млн дол США), Експортхліб (1605,792 млн дол США), Техноекспорт (1124,213 млн дол США), Машиноімпорт (711,066 млн дол США), Промсировинаімпорт (690,01 млн дол США), Різноїмпорт (548,78 млн дол США), Різноекспорт (392,566 млн дол США), Станкоімпорт (342,059 млн дол США), Технопроімпорт (183,262 млн дол США), Союзнафтоекспорт (163,679 млн дол США).

Оцінюючи роль та значення ленд-лізу у перемозі над фашистською Німеччиною та її сателітами слід виокремити наступні аспекти:

– економічний – союзники, в першу чергу США, взяли на себе зобов'язання покрити частину витрат на ведення військових дій (в частині поставок, які будуть використані, знищені чи зруйновані під час бойових дій). За розрахунками вчених, поставки за ленд-лізом для Радянського Союзу у цінах 2003 р. склали 130 млрд. дол. США [25, с. 187]. Станом на 2023 рік цей показник орієнтовно зріс до 145-150 млрд. дол. США;

– військовий – отримання Радянським Союзом військової техніки на умовах ленд-лізу (танків, літаків автотранспорту) дозволило організувати ефективну протидію військам Вермахту, особливо в критичний період 1941–1942 рр. Протягом 1942–1945 рр. в Радянській Армії за рахунок такої техніки було сформовано авіаційні дивізії (7 авіаційних винищувальних дивізій вели бойові дії на Bell P-39 «Airacobra», а 6 бомбардувальних – на A20G «Boston», в авіації далекої дії була значна частка B-25 «Mitchell» і A20G «Boston»); танкові полки прориву та гвардійські танкові бригади. У складі 6-ої гвардійської танкової армії діяв 9-ий гвардійський механізований корпус, який повністю був озброєний танками «Sherman» та закінчив війну на Далекому Сході в 1945 р. Легка бронетехніка дозволила забезпечити матеріальну частину розвідувальних підрозділів радянських механізованих і танкових військ. Проте найбільший ефект був досягнутий при використанні вантажних автомобілів та джипів, що залучалися як для перевезення особового складу і вантажів, так і як засоби транспортування артилерійських систем, як буксири або самохідні шасі для знаменитих «Катюш» (Studebaker US6 U3). За час війни в Радянському Союзі було вироблено 205 тис. автомобілів усіх марок (у тому числі за американською ліцензією), надходження з народного господарства склало 268,7 тис. автомобілів, у той час як за ленд-лізом було поставлено близько 480 тис. автомобілів більш, ніж 50 різних марок [19, с. 236]. Передача Радянському Союзу близько 100 тральщиків, обладнаних спеціальними видами тралів, основне призначення яких – пошук та знищення морських мін, дозволила максимально вберегти торгові судна та військові кораблі від підриву і подальшої загибелі. Ана-

логічна ситуація склалася із кораблями-мисливцями за підводними човнами, яких надійшло близько 140 одиниць та які довели свою ефективність в охороні морських комунікацій та підвищенні їх безпеки для транспортних суден;

– технологічний – за ленд-лізом поставлялася не лише готова продукція та напівфабрикати, без яких не могла обійтись радянська промисловість (кольорові метали, надміцні сталеві сплави, високооктанове паливо, метизи), але й обладнання, станки, виробничо-технологічні лінії, заводи – чотири нафтопереробні, які були розміщені у Куйбишеві (тепер Самара), Гур'єві, Орську, Красноводську; один завод з виробництва автомобільних шин почав функціонувати у Москві; обладнання для кілька десятків гідро- та теплоелектростанцій. США передали СРСР технічну документацію на виробництво високооктанового бензину, штучного каучуку, газоподібного водню. Поставки за ленд-лізом дозволили вивільнити з промисловості та сільського господарства для ведення військових дій людські ресурси, достатні для формування 39–46 дивізій (за штатами військового часу). На початку 1944 р. Радянський Союз почав випускати нові танки Т-34 з 85-мм гарматою, які вважаються найбільш збалансованими, за основними параметрами, танками II Світової війни. Проте мало хто знає, що їх випуск став можливий тільки після отримання за ленд-лізом спеціальних карусельних станків, що забезпечували розточку погону танкової башти діаметром у 1600 мм (тодішні станки радянського виробництва – лише 1500 мм) [19, с. 291]. Усього до кінця війни радянською промисловістю було випущено 10 253 танки типу Т-34-85, про які М. Железнов, один із ветеранів-танкістів, сказав: *«Допоки не було встановлено на танки 85-мм гармати – ми як зайці від «Тигрів» тікали»* [57, с. 181];

– управлінський – надходження засобів зв'язку (телефонного проводу, польових телефонів, радіостанцій, масове встановлення радіопередавачів на авіа- та бронетехніці) дозволило різко підвищити якість управління військами на полі бою, а, отже, і зменшити людські втрати. Для того, щоб оцінити рівень відставання Радянського Союзу у такій сфері як радіо- та гідролокація, варто відмітити, що на початок війни єдину радіолокаційну станцію «Редут-К» на кораблях військово-морського флоту СРСР було встановлено

на крейсері «Молотов», який на Чорноморському флоті виконував функцію корабля радіолокаційного спостереження[92, с. 79]. До СРСР надійшли сотні тисяч кілометрів телефонного кабелю, десятки тисяч радіостанцій, тисячі радіоприймачів, сотні радіолокаторів і гідролокаторів типу «Асдік», 220 станцій високочастотного телефонування (у СРСР не вироблялись). Завезеними радіостанціями можна було забезпечити 360 радянських дивізій, телефонних апаратів вистачило б для комплектування 511 дивізій, зарядних агрегатів – для 1 333 дивізій. На кінець війни питома вага закордонних засобів зв'язку в радянській армії та флоті складала 80 % від загальної кількості. Поставки телефонного кабелю, який був значно кращої якості, ніж вітчизняний перевищили внутрішнє його виробництво у 8,7 разів;

– гуманітарний аспект – не варто забувати і про поставки союзниками продовольства – м'ясних консервів, що отримали у радянських солдат іронічну назву «Другий фронт», пшениці, цукру, сухого молока, яєчного порошку, какао, рослинної олії, які відіграли величезну роль, враховуючи втрату СРСР аграрних регіонів – України, Кубані, Дону, чорноземного регіону Росії, та врятували від голодної смерті сотні тисячі, якщо не мільйонів людей. Обсяги продовольчих поставок союзників в СРСР дозволили б прогодувати 10-мільйонну армію протягом 1 600 діб [19, с. 291]. Тут слід пригадати, що війна тривала 1418 днів і ночей. Мільйони пар армійського взуття суттєво сприяли зменшенню взуттєвої проблеми воюючої країни. За оцінками Анастаса Мікояна, який у роки війни займав посаду Голови комітету продовольчо-речового постачання РСЧА, без військової допомоги союзників війна тривала б ще не менше півтора року та коштувала б мільйони життів на фронті та у тилу.

З початком Холодної війни у Радянському Союзі сформувалася не відповідаюча історичним реаліям думка про те, що ленд-ліз особливого значення не мав, а його частка у загальній величині військових витрат склала не більше 4 %, процитувавши монографію «Военная экономика СССР в период Отечественной войны» першого заступника голови Ради народних комісарів СРСР і члена ДКО Миколи Вознесенського – *«если сравнить размеры поставок союзниками промышленных товаров в СССР с размерами произ-*

водства 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%» [38, с. 74]. При цьому не враховувалися ні своєчасність та необхідність поставок, ні якість техніки (особливо автомобільної), ні номенклатура поставок (за рахунок поставлених засобів виробництва СРСР отримав змогу випускати необхідне озброєння), наголошувалося на тому що США спеціально поставляли військові товари низької якості та допомагали набагато менше своїх потенційних можливостей, переслідуючи власні імперські інтереси. Окрім того, стратегічна сировина та матеріали, отримана за ленд-лізом, йшла на створення радянської продукції і ставала її частиною (авіаційний бензин, танкова броня) тощо. І навіть якщо погодитись із думкою «про 4%», то сама ситуація нагадує порівняння із автомобілем у якому відсутні всього 16 гайок, але вони кріплять колеса. Тому, без них їзда в принципі можлива, але недовго та на невелику відстань, після чого трапиться аварія.

У відповідь фальсифікаторам історії досить вдалу оцінку ленд-лізу дав маршал СРСР Г. Жуков, який у розмові з письменником К. Симоновим у 60-х роках ХХ ст. сказав: «Ось зараз кажуть що союзники нам не допомагали... Але ж не можна заперечувати, що американці нам гнали стільки матеріалів, без яких ми не могли б сформувати власні резерви та не змогли б продовжувати війну... У нас не було вибухівки, пороху. Не було чим споряджати патрони для гвинтівок. Американці по-справжньому виручили нас із порохом та вибухівкою. А скільки вони нам гнали листової сталі! Хіба ми б змогли так швидко налагодити виробництво танків, якби не американська допомога сталю? А зараз подають справу так, що у нас все це було власне у достатку» [8].

Американський президент Трумен, виступаючи перед Конгресом США у травні 1945 року відзначив, що «советские армии были оснащены главным образом продукцией советских предприятий, но поставки по ленд-лизу значительно ускорили темпы крупных наступлений Красной армии. Кроме того, советские предприятия были оснащены оборудованием на основе ленд-лиза и снабжены сырьем. Итоговая цифра поставок ленд-лиза Советско-

му Союзу включает самолеты и части к ним, танки и части к ним, автомашины и части к ним, суда, нефтепродукты, промышленные материалы и изделия» [107, с. 257].

Варто погодитися з думкою дослідника О. С. Якушевського, який зазначив, що оцінка ролі ленд-лізу у наші дні завжди відносна та проблематична. Будь-які спроби встановити точно, наскільки вирішальною вона була, наскільки скоротила шлях до кінцевого тріумфу, ведуть істориків на хиткий ґрунт нескінченних припущень, а також дискусій та суперечок [200, с. 131].

Ленд-ліз припинив свою функціонування для усіх країн-реципієнтів у серпні 1945 року. Як повідомляла про це газета «Правда» у своєму номері від 23 серпня 1945 року, прес-секретар Білого дому Росс 21 серпня оголосив кореспондентам, що американський президент Трумен наказав припинити операції по ленд-лізу. У заяві зазначалося – *«Президент предложил Управлению по руководству экономической деятельностью в иностранных государствах принять меры для немедленного прекращения всех операций по ленд-лизу и уведомить об этом иностранные правительства... Аннулировать все основные контракты за исключением тех случаев, когда правительства союзных стран желают взять их на себя, или же в интересах США закончить их»* [107, с. 469].

1.3. Організаційно-управлінські та фінансово-економічні аспекти здійснення поставок за ленд-лізом

Ленд-ліз доречно порівняти із айсбергом, який має видиму надводну частину, та набагато більшу – невидиму підводну частину. До такої надводної частини слід віднести те, що завжди було «на слуху», коли згадували ленд-ліз: вантажі, які перевозилися через океани; маршрути поставок; використання ленд-лізівської техніки в бойових діях тощо. Але мало хто задумується, що усьому цьому передував цілий комплекс тривалих та виснажливих для його учасників дій, пов'язаних із формуванням заявок у розрізі товарних груп, опрацюванням заявок та їх виконання у США, організацією системи оплати за придбані товаро-матеріальні цінності, тран-

спортуванням вантажів до портів, портовою перевалкою, пошуком транспортних суден та їх фрахтом, залученням страхових інституцій для мінімізації ризиків у ході транспортування вантажів, діяльністю радянської митної системи та боротьби з контрабандою у ході здійснення перевезень та отримання імпорتنих вантажів тощо. Усе це формує невидиму частину здійснення поставок, так би мовити, підводну частину лед-лізівського айсберга.



*Лукашов К.Г. – керівник
Амторгу у 1939-44 рр.*

На початку війни усі питання щодо проведення закупівель у США здійснювалися за допомогою Амторгу (Amtorg Trading Corporation) – радянсько-американського акціонерного товариства, створеного у Нью-Йорку у 1924 року у якості торгового представництва, посередника між радянськими об'єднаннями американським бізнесом. Структурно Амторг складався із 6 відділів: адміністративного, експортного, імпортного сільськогосподарського, фінансового і економічного, а його штатна структура коливалася у різні роки від 350 до 500 співробітників, які командувалися у США

від своїх радянських зовнішньоторговельних об'єднань для здійснення експортно-імпорتنих операцій. Хоча не слід виключати, що серед співробітників Амторгу могли бути професійні радянські розвідники, які сповна використовували можливості (переміщення по країні, зустріч з широким колом осіб), які відкривалися перед ними в силу специфіки діяльності радянського торгового представництва.

Вже із самої структури Амторгу та його кадрового наповнення зрозуміло, що успішна діяльність цієї установи була можливою лише за умов мирного життя. А коли завдання стоїть у відборі та оперативній закупівлі і доставці в СРСР озброєнь, військового спорядження, стратегічних матеріалів, то тут необхідні, в першу чергу,

військові представники, які краще розуміються на потребах воюючої армії та тактико-технічних показниках військової техніки. Не дивлячись на самовіддану роботу представників Амторгу з питань напрацювання основних засад організації закупівель за умов воєнного часу, розробки нових логістичних маршрутів, стало зрозумілим що радянською стороною необхідно створювати новий спеціальний орган, який був би більш ефективним у сфері ленд-лізу.

21 лютого 1942 року нарком зовнішньої торгівлі СРСР А. Мікоян звернувся з доповідною запискою на ім'я Й. Сталіна та В. Молотова з приводу доцільності створення у США Урядової закупівельної комісії. У ній було зазначено, що Амторг, який здійснює організацію поставок із США в СРСР юридично є американським господарським товариством із чого випливає багато ускладнень в його роботі. Окрім того, за надані послуги НКЗТ повинен сплачувати йому комісійну винагороду, яка, у свою чергу, оподатковується відповідно до американського законодавства, що призводить до втрати кількох сотень тисяч доларів США. Тому вважається на доцільне створити на основі апарату Амторгу Урядову закупівельну комісію (УЗК), яка б керувала здійсненням поставок із США. Окремо наголошувалося, що представники США, задіяні в програмі ленд-лізу, неодноразово висловлювалися за створення та включення в систему ленд-лізу радянської організації, створеної на урядовому рівні. Урядовій закупівельній комісії доручалося здійснювати в США закупівлі, розміщувати замовлення та укладати інші операції комерційного, фінансового і транспортного характеру як з урядовими органами і організаціями, так і з приватними фізичними і юридичними особами. Робота комісії проводилася під контролем наркома НКЗТ.

У складі УЗК було створено більш ніж 30 галузевих відділів до складу яких входили військові представники НКЗТ. Основними відділами, окрім тих, що займалися поставками різних видів озброєнь, в УЗК були: промислових установок, електросилового обладнання, станків та інструментів, ковальсько-пресового обладнання, металів, автотракторний, хімікатів, зв'язку, нафтопродуктів, залізничного обладнання і матеріалів [27, с. 13]. Центральний офіс УЗК знаходився у Вашингтоні, а ряд її представництв та філіалів розміщувалися у ключових, з огляду на закупівлю та логістику, містах США і Канади – Нью-Йорку, Сіетлі, Балтіморі, Філадельфії, Порт-

ленді, Такомі, Фербенксі, Лос-Анжелесі, Сан-Франциско, Маямі, Монреалі, Ванкувері.

16 грудня 1944 року указом Президії Верховної Ради СРСР «Про нагородження орденами і медалями працівників Закупівельної комісії СРСР в США» за свою роботу на ниві організації ленд-лізу були відзначені як військовослужбовці, так і цивільні співробітники УЗК: орденом Леніна – 9 осіб, орденом Червоного прапора – 6 осіб, орденом Вітчизняної війни I ступеня – 4 особи; орденом Вітчизняної війни II ступеня – 3 особи, орденом Трудового Червоного прапора – 20 осіб, орденом Червоної зірки – 24 особи, орденом «Знак Пошани» – 44 особи, медаллю «За трудову доблесть» – 16 осіб, медаллю «За трудову відзнаку» – 34 особи [188].

У 1942-43 роках УЗК очолював генерал-майор авіації Беляєв О.А., а протягом 1943-45 його замінив генерал-лейтенант інженерно-авіаційної служби Руденко Л.Г., уродженець міста Єкатеринослав (зараз – Дніпро). УЗК було ліквідовано у грудні 1948 року постановою Ради Міністрів СРСР.



*Керівники Урядової закупівельної комісії СРСР у США
в 1942-45 рр. генерал-майор Беляєв А.І.
та генерал-лейтенант Руденко Л.Г.*



Керівники Відділу конвойної служби ВМС СРСР у США капітан 1-ого рангу Пітерський М.О. та капітан 1-ого рангу Сендик Й.М.

Для контролю процесів приймання та відправки військових вантажів УЗК додатково створила апарати уповноважених по портах Західного і Східного узбережжя США і Канади, які тісно взаємодіяли із морськими офіцерами Відділу конвойної служби ВМС СРСР у США. Цей відділ було створено з метою забезпечення поставок від протидії зі сторони ворожих військово-морських та військово-повітряних сил, на обидвох узбережжях США, до його складу входили радянські військово-морські офіцерів, в обов'язки яких входила взаємодія і координація бойової роботи по охороні торгових суден між американськими та радянськими військовими. За штатом, станом на лютий 1944 року, до цього відділу входило 12 радянських військово-морських офіцерів.

Очолювали Відділ конвойної служби в період 1942-44 років капітан 1-ого рангу (згодом контр-адмірал) Пітерський М.О. та у період 1944-45 років – капітан 1-ого рангу Сендик Й.М. (уродженець міста Києва, який зробив значний науковий внесок у розвиток гідрографії та дослідження радянської Півночі). Зона відповідальності відділу була поділена на порти Західного (Тихоокеанського) та Східного (Атлантичного) узбережжя, за кожним із яких закріплювався старший офіцер радянського ВМФ.



*Капітан 2-ого рангу Пірвердян А.С. та капітан 1-ого рангу
Кладов Д.Г. – старші офіцери конвойної служби
на Західному (Тихоокеанському) та Східному (Атлантичному)
узбережжях США*

Серед заангажованих дослідників та у популярній історичній публіцистиці неодноразово трапляються нічим не підкріплені думки, що за поставки по ленд-лізу СРСР платив золотом та життями своїх солдат. Слід визнати, що поставки імпортих вантажів оплачувалися СРСР не лише золотом, але й іншими товарам – хромовою і марганцевою рудою, іридієм, платиною, паладієм, сріблом, лісоматеріалами, продукцією хімічної промисловості, ікрою бочковою, крабовими консервами, китовим вусом, і, навіть, ганчір'ям, щетиною та кінським волосом [196, с.99].

І якщо про питання оплати золотом розмова піде нижче, то про оплату життями радянських солдат хочеться задати питання – скільки людей було б втрачено на фронті та у тилу, якби ленд-ліз для Радянського Союзу не запрацював? І чи взагалі була би ця країна, і якщо була то де б проходили її теперішні кордони? У твердженні про оплату золотом та життями ленд-лізу ми маємо спра-

ву із класичним випадком, що найбільш влучно характеризується прислів'ям «Чув дзвін, але не знає де він». Дослідники та публіцисти, які наполягають на фактах оплати золотом, свідомо чи несвідомо забувають (або не знають), як мінімум, про кілька випадків, коли оплата повинна була проводитись:

1. При здійсненні поставок у період, що передував початку дії ленд-лізу для СРСР (так званий, «пре ленд-ліз»), тобто до жовтня 1941 року, коли радянська влада здійснювала закупівлю американського озброєння та стратегічних матеріалів і сировини за золото, валюту і кредитні ресурси.

2. Закупівлі відбувалися не лише за посередництва американських урядових структур, але й напряму, коли радянський господарюючий суб'єкт купував товар у американської комерційної структури (або ж навпаки). В такому випадку розрахунок теж здійснювався на основі грошей, а закуплений вантаж не вважався ленд-лізівським, але вважався імпортом.

3. Частина вантажів, особливо наприкінці 1945 року, отримувалася із США на основі Кредитної угоди від 15 жовтня 1945 року, якою передбачалися поставки різноманітного промислового устаткування і матеріалів, необхідних для відновлення зруйнованої радянської економіки.

4. Слід нагадати, що відповідно до принципів ленд-лізу, якщо країна-реципієнт допомоги виявляла бажання залишити у себе поставлені вантажі, то вона повинна була оплатити їх вартість із врахуванням зносу. Для СРСР, якому необхідно було відбудовувати господарство, вкрай необхідними були американські верстати і промислове обладнання, автомобілі і трактори тощо. Відповідно, за це і потрібно було платити, але не їх повну вартість, а вартість із врахуванням зносу, тобто реального фізичного стану.

Наполеону Бонапарту приписують афоризм проте, що для ведення війни необхідно: по-перше – гроші, по-друге – гроші, по-третє – гроші. Радянський Союз теж не був винятком – вже у перші дні війни ним розпочалася діяльність по активному пошуку довгострокових зовнішніх кредитів, необхідних для закупівлі за кордоном озброєнь і стратегічних матеріалів. У якості основних кредиторів розглядалися Великобританія та США із представниками яких переговори на цю тему розпочалися наприкінці червня 1941 року.

16 серпня 1941 року між СРСР та Великобританією була підписана Угода про товарооборот, кредит і кліринг, за якою Великобританія кредитувала СРСР на суму 10 млн фунтів стерлінгів під 3% річних на термін 5 років. Платежі між сторонами регулювалися на принципах клірингу (безготівковому розрахунку, що полягав у взаємному врахуванні зустрічних вимог). За рахунок цього кредиту забезпечувалися, в основному, поставки стратегічного промислового устаткування та матеріалів і сировини. У 1942 році сума кредиту збільшилася до 25 млн фунтів стерлінгів, а згодом її було ще раз збільшено. Після закінчення війни СРСР запропонував Великобританії зменшити відсотки за цим кредитом до 0,5%, а термін погашення пролонгувати на 15 років [25, с. 100].

Питання оперативного виділення кредитів зі сторони США було більш складним, оскільки потребувало погодження в Конгресі та формування позитивного бачення у американському суспільстві. Тому на зустрічі президента Рузвельта та радянського посла К. Уманського, коли останній заявив про необхідність отримання кредиту у 140 млн дол США для оплати найбільш важливих замовлень, було вирішено що американський уряд викупить через Амторг радянські золото, марганець, хром, азбест, платину та інші наявні матеріали та виплатить Амторгу аванс під майбутні закупівлі в сумі 50 млн дол США [55, с. 31]. У листопаді 1941 року США надали СРСР безвідсотковий кредит на суму 1 млрд дол США, початок виплат за яким передбачалося через 5 років після закінчення війни. Ці кошти були витрачені на придбання необхідних озброєнь та сировинних матеріалів вже на кінець січня 1942 року. У лютому цього ж року, радянський уряд отримав від США пропозицію про надання ще одного мільярда доларів, на таких же умовах [203, с.98]. Після підписання 11 червня 1942 року Угоди про принципи, що застосовуються для взаємної допомоги у веденні війни проти агресії, на СРСР юридично розповсюдилась програма ленд-лізу, а отримані у 1941-42 роках кредити обнулилися, ставши її частиною.

Для того, щоб не бути голослівним, наведемо у таблиці 1.14, дані за рахунок чого оплачувалися поставки в СРСР у 1941-45 роках. Ця статистика є радянською, підготовленою відразу після війни, а отже звинувачень у заангажованості бути не може. Як бачимо, фінансування поставок здійснювалося за рахунок грошових коштів,

кредитних ресурсів, або ж здійснювалися за системою ленд-лізу, яка передбачала грошову оплату лише тих товарів, які СРСР залишав у своєму розпорядженні після закінчення бойових дій.

Таким чином, можна зробити висновок, що власне за грошові кошти було здійснено 0,91% усіх закупівель у США; 0,65% отриманих вантажів від Великої Британії та 0,006% – від поставок Канади. Із врахуванням кредитних ресурсів, які були отримані в цих країнах на початковому етапі війни, питома вага оплати за поставлене озброєння, промислове обладнання, стратегічну сировину, продовольство, товари подвійного призначення, нафтопродукти сягне, відповідно, 0,96%; 30,3%; 7,27%.

Таблиця 1.14 – Структура поставок в розрізі країн-союзників та способів оплати у 1941-1945 роках

| Показник | США (у млн дол США) | Великобританія (у млн фунт стерл) | Канада* (у млн канад дол) |
|--|---------------------------|---|---------------------------------|
| Вартість поставок, всього, в т.ч.: | 9327,3 | 363,6 | 294,3 |
| - за грошовий розрахунок | 85,4 | 2,37 | 0,2 |
| - за кредитними угодами | 3,7 | 107,8 | 21,2 |
| - за системою ленд-лізу** | 9238 | 253,4 | 272,9 |
| Питома вага грошових розрахунків у загальній вартості | 0,91% | 0,65% | 0,06% |
| Питома вага грошових та кредитних розрахунків у загальній вартості | 0,96% | 30,3% | 7,27% |

* - включено вартість поставок в рахунок зобов'язань Великобританії на суму 130,55 млн дол Канади;

** - для Великобританії та Канади під ленд-лізом розуміються безоплатні поставки в порядку надання військової допомоги

Побудовано автором на основі джерела [35].

Основним постачальником СРСР в рахунок оплати грошовими коштами стали США, які відвантажили вантажів на суму 85,4 млн дол США. Левова частка таких поставок припала на липень-вересень 1941 року. Серед поставлених вантажів варта виокремити наступні групи товарів:

- озброєння та військове спорядження – 10,4 тис. авіаційних бомб, 73 тони авіаційного спорядження, морське обладнання загальною масою 86 тон, 4000 автоматів системи Рейзинга та 3 млн набоїв до них; 1000 автоматів системи Томпсона та 1 млн набоїв до них; 1000 захисних окулярів для танкістів;
- засоби зв'язку – 832 радіостанцій, 11800 радіоламп, 46900 км. польового телефонного проводу, 4400 польових телефонних апаратів, 3000 генераторів електричної напруги ручного приводу;
- автотранспорт – 6931 вантажний автомобіль, 541 розвідувальний автомобіль, 17 пасажирських легкових автомобілів;
- промислове обладнання – 1780 станків, 117 електропечей, 58 електромоторів, 257 пресів, 68 промислових молотів, 29 кранів, 33 електро- та автокарів, 29 нафтових бурових установок, 99 компресорів, 80 насосів, 15 промислових холодильних установок, 205 думпкарів, 6400 підшипників, 9147 тон дюралюмінію, 6059 тон молібденового концентрату, 2002 тони латунної стрічки, 1014 тон ніхрому, 37937 тон продукції чорної металургії (труб, листів, тросів, колючої проволочки), 225812 тон нафтопродуктів, 7933 тони продукції хімічної промисловості тощо;
- продовольство на загальну вартість 1,438 млн дол. США – лярд, шпиг, яйця, кури живі, апельсинове та грейпфрутове масло, харчові жири, концентровані супи, сахарин, спеції, какао-боби, ананаси, банани тощо.

На цьому фоні досить бідно виглядають поставки Великобританії, які були оплачені грошовими коштами – 150 комплектів прожекторів «Сперрі», 117 стволів до кулемета «Кольта», 3 мільйони набоїв 30 калібру, 350 тис. набоїв 50 калібру, 359 промислових станків, 1348 тон етилової рідини, 606 тон солярного масла, 124 масла для змащування, 94 тони оліфи, 4486 тон джуту [211, с.86].

Із Канади в рахунок грошової оплати було поставлено 60 тис. комбінезонів; 25,4 тис. тон пшениці; молоткові подрібнювачі; сільськогосподарські машини та креслярські готовальні.

Кредитна угода від 15 жовтня 1945 року передбачала надання СРСР зі сторони США кредиту в сумі 213,386 млн дол США на оплату обладнання і матеріалів загальною масою 273,4 тис. тон, які Радянський Союз вирішив залишити від ленд-лізівських поставок після закінчення війни. За умовами цієї угоди, кредит надавався на

30 років, до 1975 року. Річні платежі за кредитом становили 23,8% та починалися нараховуватись із 01 липня 1946 року. Угода зі сторони СРСР була підписана керівником УЗК генерал-лейтенантом Л. Руденком, а з боку уряду США – головою Зовнішньоекономічного управління Лео Кроулі. На кінець 1945 року, за радянськими даними, значилося ввезеними на територію СРСР вантажів за Кредитною угодою на суму 3,698 млн дол США.

За рахунок Кредитної угоди СРСР планував замовити обладнання та матеріали для найбільш важливих об'єктів: газопроводу Саратов-Москва, Дніпрогесу, автомобілебудівних підприємств, залізниці Челябінськ-Златоуст, реконструкції далекосхідних портів, нафтової і вугледобувної промисловості.



Легкий крейсер британських ВМС HMS Edinburgh

В основу радянсько-російського міфу про корисливість США та Великобританії по відношенні до СРСР у питаннях надання військово-економічної допомоги, в тому числі, і за системою ленд-лізу, оплати цієї допомоги золотом, покладено історію британського легкого крейсера HMS Edinburgh, який, маючи на своєму обладку близько 5,5 тон радянського золота, було потоплено 2 травня 1942 року в Баренцевому морі німецькою субмариною. Дійсно, це золото було частковою оплатою союзницької допомоги СРСР, але не за поставки в системі ленд-лізу, який почав діяти для СРСР із 1 жовтня 1941 року, а за імпорتنі вантажі, що були доставлені із США та Великобританії у період із 22.06. по 30.09. 1941 року – так

званий, «пре ленд-ліз». Для розуміння вартості тогочасних 5,5 тон золота: на той час, у США вартість 1 трійської унції золота становила 35 доларів. Золотий вантаж HMS Edinburgh складав 176,4 тис. трійських унцій, що у грошовому еквіваленті становило близько 6,189 млн дол США.

Розуміючи усю небезпеку морських перевезень між країнами-союзниками та з метою мінімізації ризиків втрати вантажів внаслідок ворожих дій, усі поставки підлягали страхуванню. Золото, що знаходилося на облавку крейсера HMS Edinburgh теж не було винятком. Наслідком страхового випадку стало те, що Держстрах СРСР виплатив Держбанку СРСР страховий платіж в розмірі 6,3 млн дол США, тобто компенсував усю вартість золота на борту потопленого крейсера. При цьому сам отримав за операцією пере-страхування 2 млн дол США від Британського бюро страхування від військових ризиків.

Усіма страховими операціями у сфері зовнішньоекономічної діяльності, у тому числі за системою ленд-лізу, в СРСР займалося Управління іноземних операцій Держстраху СРСР. А самі страхові операції здійснювалися шляхом залучення до страхування страхової компанії «Блекбалсі» («BLACKBALSEA») – Чорноморсько-Балтійського генерального страхового товариства («Black Sea and Baltic General Insurance Company Limited»). Ця страхова компанія належала Радянському Союзу та була створена у 1925 року, для обслуговування зовнішньоторговельних операцій з країнами Західної Європи, шляхом придбання британського товариства «Trafalgar» із статутним капіталом у 100 тис. фунтів стерлінгів. Новими акціонерами стали Держстрах (65% статутного фонду), Народний комісаріат зовнішньої торгівлі (35%) та Товариство споживчої кооперації (5%). Основними видами морських ризиків у військовий час, від яких «Блекбалсі» здійснювалося страхування, були: посадка судна на мілину, зіткнення із затонулим предметом, шторм, поломка судового обладнання, зникнення судна без вістки, арешт, захоплення, підриг на мінах, торпедування, зіткнення з військовими об'єктами (літаками, іншими кораблями), потоплення. Говорячи в цілому про страхові виплати за час війни, то радянським Держстрахом та його дочірньою страховою компанією «Блекбалсі», у рамках договорів

страхування та перестрахування у сфері морських перевезень, було виплачено страхове відшкодування у більш ніж 600 випадків.

Апологети оплати ленд-лізу золотом, забувають, що вантаж крейсера HMS Edinburgh був в оплату британських, а не американських поставок. При цьому, сама Великобританія вела війну з Німеччиною із 03 вересня 1939 року, а її економіко-промисловий потенціал перебував у прямій залежності від імпорту, в силу острівного положення та відсутністю великих запасів природних копалин (окрім вугілля, залізної руди та олова). У той саме час СРСР був активним постачальником і другом Німеччини, підсилюючи потенціал її військово-промислового комплексу поставками вугілля та руди, нафтопродуктів і пшениці тощо. Тому, будь-яка допомога Великобританії, навіть за гроші, своєму союзнику на Сході, заслуговує повного схвалення і поваги, адже зменшувала власний оборонний потенціал королівства, який відновити можна було лише за рахунок морських перевезень, які, у той час, перебували під загрозою уражень зі сторони німецьких військово-повітряних та військово-морських сил.



*Учасники експедиції із піднятими золотими зливками
з крейсера «Едінбург»*

До речі, сам золотий вантаж крейсера HMS Edinburgh для союзників не пропав безслідно. В 1981 році англійська компанія, що спеціалізувалася на пошуку скарбів «Джессоп Марін Рікаверіз лімітед» уклала із СРСР та Великобританією договір на підйом золотих зливків. 2/3 піднятого належало СРСР, а 1/3 – Великобританії, при цьому за надані послуги, кожна із держав передавала «Джессоп Марін Рікаверіз лімітед» по 45% від своєї частки. У 1981 році водолазами-глибоководниками було піднято 5129 кг золота, а через 5 років – ще 345 кілограм [94, с.52].

Цілком природно, що за умов збільшення імпорتنих товаропотоків зростали роль і значення митних органів, як одного із головних органів державного контролю за зовнішньоекономічною діяльністю. Цікавий факт – для радянської митної системи опосередкована участь у II Світовій війні розпочалася ще задовго до нападу Німеччини на СРСР. До такого висновку можна прийти, аналізуючи мемуари А. Мікояна, який пригадує, що у 1939 році Й. Сталіну спала на думку необхідність закупівлі великих обсягів стратегічних матеріалів, необхідних для ведення військових дій. З цією метою були задіяні потужності Головного митного управління (ГМУ), яке підпорядковувалося Народному комісаріату зовнішньої торгівлі та мало у своєму розпорядженні великі склади для зберігання імпорتنих товарів. У складі ГМУ було створено секретний підрозділ, який підпорядковувався безпосередньо народному комісару зовнішньої торгівлі (аналог посади теперішнього міністра) та на чолі якого було поставлено інженера Васильєва, який формально перебував на посаді заступника начальника ГМУ. За короткий час було закуплено гостродефіцитну стратегічну промислову сировину – каучук, олово, мідь, цинк, свинець, алюміній, нікель, кобальт, вольфрам, ванадій, молібден, марганець, титан тощо, які до початку військових дій зберігалися на митних складах в прикордонних районах, а згодом їх перебазували на південний Урал, в район міста Оренбурга.

Станом на 1 січня 1941 року до складу митної системи Радянського Союзу входило 56 митниць. На початок II Світової війни на західній ділянці радянського кордону діяли 23 митниці у населених пунктах:

– Аденката (Чернівецька область, Українська РСР, «на залізничній станції», тепер – у складі смт Глибока);

- Брест (Брестська область, Білоруська РСР);
- Вентспілс (Латвійська РСР);
- Вірбаліс (Литовська РСР);
- Граєво (Білостоцька область, Білоруська РСР);
- Зарембово (Білостоцька область, Білоруська РСР);
- Кретінга (Литовська РСР);
- Ленінград (Ленінградська область, Російська РФСР);
- Лієпая (Латвійська РСР);
- Маріуполь (Сталінська область Українська РСР);
- Мурманськ (Мурманська область, Російська РФСР);
- Миколаїв (Миколаївська область, Українська РСР);
- Новоросійська (Краснодарський край Російська РФСР);
- Одеса (Одеська область, Українська РСР);
- Перемишль (Львівська область, Українська РСР);
- Рені (Одеська область, Українська РСР);
- Семятиче (Гродненська область, Білоруська РСР);
- Таллінн (Естонська РСР);
- Таураге (Литовська РСР);
- Туапсе (Краснодарський край, Російська РФСР);
- Унгени (Молдавська РСР);
- Феодосія (Кримська АРСР, Російська РФСР);
- Юрбаркас (Литовська РСР).

Усі вони, за винятком Ленінградської, Мурманської та Туапсинської митниць, були захоплені та знищені на початковому етапі бойових дій: прикордонні митниці – в перші години та дні війни; митниці, які розміщувалися в глибині території країни – протягом першого року.

Одними із перших, хто прийняв на себе ворожий удар, були митники прикордонного Бреста. Митниця розміщувалася в приміщенні залізничного вокзалу, який, поряд із Брестською фортецею, став одним із головних вузлів опору німецьким військам. Митники, разом із прикордонниками, міліціонерами, та військовими, які перебували в цей час на вокзалі, організували відсіч ворогу, протримавшись спочатку в приміщенні вокзалу, а потім в його підвалах до 29 червня.

Слід відмітити, що, окрім митників, яких початок війни застав під час виконання своїх посадових обов'язків, до складу ді-

ючої армії було призвано близько 220 осіб – і це при загальній фактичній чисельності персоналу митної служби СРСР станом на 01.01.1941 року у 635 митників (при штаті у 737 одиниць). Вже через рік – на 01.01.1942 року в митних органах налічувалося 428 особи, із них 37 осіб – у штаті Головного митного управління Народного комісаріату зовнішньої торгівлі, яке було евакуйоване з Москви до Ульяновська [75, с. 225].

Серед найбільш відомих митників-військових, які брали участь у бойових діях, слід відмітити генерал-майора О. Флегонтова, який протягом 1922-28 років обіймав керівні посади у митній службі, в тому числі був начальником Далекосхідного митного округу, та рядового червоноармійця О. Матвейкіна, який до війни працював начальником Новоросійської митниці. Обидва військовики загинули в бою у березні 1943 року – О. Флегонтов командував партизанською бригадою «За Родину» на території окупованої Білорусі, а О. Матвейкін – під час висадки морського десанту на «Малу землю» в районі Новоросійська [193, с. 160].



Генерал-майор О.К. Флегонтов та рядовий О.П. Матвейкін

У зв'язку із початком збройної агресії Німеччини західний напрямок для зовнішньої торгівлі СРСР було закрито як по сухопутних шляхах, так і в акваторіях Балтійського та Чорного морів. Особливістю зовнішньоекономічної діяльності Радянського Союзу

протягом 1941-45 років стало значне зменшення комерційного товарообороту та імпорт на свою територію критично необхідного озброєння, устаткування, стратегічних матеріалів, продовольства, пального і нафтопродуктів в рамках взаємодопомоги країн-членів Антигітлерівської коаліції. Через військовий стан та початок військових поставок по ленд-лізу різко зросло значення митниць Північного (Архангельська і Мурманська), Південного (Бакинська, Джульфінська, Гауданська) та Далекосхідного (Владивостоцька) регіонів, на які припала лєвова частка тягаря при митному оформленні вантажів.

Починаючи з середини 1944 р., після висадки союзників у Нормандії та перенесення бойових дій у Центральну та Східну Європу, значення південного маршруту через Іран значно знизилосся, оскільки з'явилася можливість транспортування військових вантажів у Чорноморські порти СРСР через протоки Дарданелли та Босфор.

Основними зовнішніми факторами, які обумовили діяльність митних органів у 1941-45 роках, стали: ведення військових дій; багаторазове зменшення обсягів зовнішньої торгівлі; зміна структури експорту та імпорту (переорієнтація на військові та стратегічні товари і вантажі); зменшення пасажиропотоку; організація постачання по системі ленд-лізу. Виходячи із специфіки ситуації, основними завданнями митниць були [125]:

- контроль за імпортом товарів по системі ленд-лізу та митне оформлення експорту вантажів за системою зворотного ленд-лізу;
- контроль за переміщенням через митний кордон вантажів, транспортних засобів, пасажирів, поштових відправлень;
- боротьба з контрабандою та збитками у зовнішній торгівлі;
- утримання митних платежів.

Окрім виконання своїх посадових обов'язків, митників часто залучали до виконання різного роду непрофільних робіт – розвантажування суден, лісозаготівель, збору урожаю. Також із ними проводилися навчання військового характеру – із протиповітряної та протихімічної оборони, а у складі Владивостоцької митниці було сформовано цілий бойовий підрозділ – мінометний взвод у складі 30 бійців-митників.

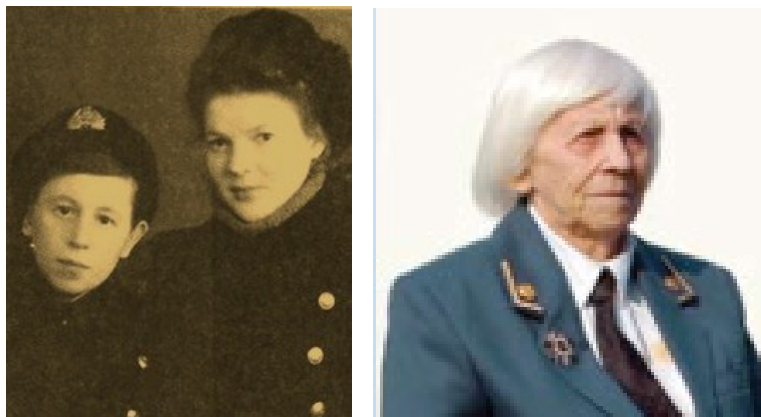
Структура митниці військового часу складалася із керівництва; групи з митного огляду пасажирів; групи з митного оформлення

вантажів; групи по боротьбі з контрабандою; уповноваженого Головного митного управління. Начальник митниці здійснював загальне керівництво роботою, підлеглих, відповідав за кадрову роботу та контролював роботу групи з митного оформлення вантажів.

Найважливішою ділянкою контролю для радянських митників під час II Світової війни стало виконання митних формальностей при здійсненні операцій за ленд-лізом у силу терміновості проведення митних процедур та специфічності вантажів – військової техніки, зброї, стратегічних товарів і сировини та інше. Огляд вантажів митниками проводився на складах після їх вивантаження; безпосередньо на транспортних засобах; під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт на суднах, автотранспорті. До вантажів, що йшли на адресу радянських установ застосовувалися мінімальні ставки мита, передбачені Митним тарифом СРСР 1930 року, для усіх інших адресатів (приватних осіб, організацій-концесіонерів, консульських та дипломатичних установ) – максимальні ставки мита. На пропуск благодійної допомоги протягом 1941-1942 років необхідно було отримувати індивідуальний дозвіл Народного комісаріату зовнішньої торгівлі. Починаючи з 1943 року, митниці отримали право самостійно пропускати дані вантажі із дотриманням усіх митних формальностей (за умови повідомлення про це у телеграфному режимі Головного митного управління). При цьому на документах проставлявся штамп «Благотворительный груз».

Митний огляд морських суден розпочинався після закінчення санітарно-карантинного огляду. При цьому, капітан судна повинен був надати посадовим особам митниці ряд документів: список пасажирів та їх багажу; судову роль (список членів екіпажу); митні документи (дозвіл на вивіз, сертифікат про походження); коносамент; рахунки-фактури; специфікації; судові документи; санітарний патент; перелік вантажів, що перевозяться без коносаменту; перелік фондових та валютних цінностей, що знаходилися в корабельній касі; перелік зброї, вибухових та легкозаймистих речовин; список наявних на судні предметів, призначених не для особистого використання членами екіпажу; опис судової провізії та предметів судового постачання і спорядження [125]. Як згадує у своїх спогадах Петрова Ю.П., яка в роки війни була інспектором Архангельської митниці, усі вантажі по ленд-лізу приймалися у відпо-

відності з офіційними формулярами: перевірялися списки екіпажу, документи, сертифікати і описи вантажів, аж до наявності патенту на підняття прапора на судні. Як правило, на кожному іноземному кораблі були присутні живі тварини та птахи, переважно, мавпи та папуги. При прибутті в радянські порти їх відразу поміщували у клітки – на карантин. Це теж контролювали митники [9].



Петрова Юлія Павлівна, інспектор Архангельської митниці у 1942-46 роках. На першому фото воєнного часу вона зліва.

У контексті протидії незаконному переміщенню через митний кордон СРСР товарів перед митними органами було поставлено завдання протидії контрабандному переміщенню товарів при здійсненні вантажних та пасажирських перевезень, облік та реалізація конфіскованого майна, нарахування митних платежів на товари що ввозилися моряками закордонного плавання та пасажирями понад обсяги безмитного ввезення.

Ведення бойових дій та перебудова радянської промисловості на військовий лад обумовила тотальний дефіцит найнеобхідніших товарів, який і визначав структуру контрабандних товарів: якщо при ввезенні це були алкоголь, тютюн, сірники, запальнички, мило, шоколад, консерви, швейні голки, барвники, спеції, одяг з якісних видів тканини, шкіряне взуття, годинники; то у зворотному напрямку переважали валюта і валютні цінності, вироби з дорогоцінних металів та коштовного каміння, хутро, ікони та предмети антикварі-

ату. Цікаво, що під кінець війни одним із найпопулярніших контрабандних товарів стала звичайна жувальна гумка, яку митниця не пропускала через відсутність сертифікату відповідності.

Одним із найрозповсюдженіших способів вчинення незаконного переміщення через митний кордон контрабандних товарів стало їх прикриття документами про, начебто, секретний характер вантажу. Ще кілька способів контрабанди полягали у перевезенні вантажів під гербовими сургучними печатками; під видом ленд-лізівських чи трофейних вантажів. Основними контрабандистами були пасажери та моряки конвоїв що обслуговували перевезення по ленд-лізу. Для них характерною була дрібна контрабанда – іноземні моряки, опинившись в радянському порту, переправляли на берег та продавали місцевому населенню шоколад, цигарки, фотоапарати, радіоприймачі, взуття, одяг. В липні 1942 року лише в Мурманську міліцією протягом трьох днів було затримано 30 місцевих осіб, які займалися контрабандною торгівлею. Найбільший обсяг виявленої контрабанди припав на 1943 рік, коли вартісна величина виявлених митних правопорушень склала 3,9 млн рублів (у 1942 році – 1,978 млн рублів, а у 1944 році – 0,65 млн рублів) [198, с. 65].

Ситуація з протидією контрабанді була настільки серйозною, що у січні 1943 року начальником відділу по боротьбі з контрабандою Головного митного управління Народного комісаріату зовнішньої торгівлі І. Галидевим на адресу керівників митних органів СРСР було направлено методичні рекомендації по виявленню контрабанди. У зазначених рекомендаціях уся контрабанда поділялася на політичну та економічну. До складу політичної контрабанди було віднесено несанкціоновані державою листівки, брошури, журнали, книги, а також різного роду заклики і лозунги антирадянського змісту, які писалися на упаковках, контейнерах, вантажних місцях. Предмети політичної контрабанди підлягали негайному вилученню та передачі прикордонникам, а написи антирадянського змісту знищувалися шляхом замальовування чи видалення. Залежно від способу переміщення через митний кордон контрабанду було поділено на: пасажирську; приховану у транспортних засобах; контрабандну приховану у вантажних місцях [140, с. 96].

У разі виявлення контрабандних товарів складався протокол, їх подальша конфіскація та накладення штрафних санкцій здійсню-



*Хімич Євдокія Тимофіївна – кон-
толер Мурманської митниці у
1943-45 роках.*

*Після війни, до 1988 року
працювала на Київській та
Бориспільській митницях*

валися за рішенням керівника митниці. Предмети контрабанди реалізовувалися за ринковими цінами, так фотоапарат «Kodak» коштував 1500 рублів, що становило середньомісячну зарплату радянського митника; шкіряні чоботи оцінювалися в 250, а шерстяні шкарпетки – у 20 рублів; цигарки продавалися поштучно по ціні 50 копійок. Цікаво, що, окрім заробітної плати, митники отримували щомісячний офіцерський додатковий пайок, який складався із: 20 кг картоплі; 10 кг квашеної капусти; 1,2 кг масла; по 600 грам печива, цукру і крупи; 2 кг м'яса; 2 великих оселедців; 20 пачок цигарок «Беломорканал»; сушеної цибулі, буряка, спецій. Але цей пайок не був безкоштовним – за нього

із зарплати вираховували 300 рублів, а продуктові картки митникам не видавались.

Діяльність митниці не обмежувалася лише митним оформленням та контролем вантажів за ленд-лізом та боротьбою із порушеннями митних правил. З метою охорони природного середовища Далекого Сходу та боротьби з японськими бракон'єрами, у 1943 році на території Охотсько-Камчатського узбережжя було розгорнуто мережу тимчасових митних постів – із запланованих 36 було створено 15 постів із штатом у 16 співробітників [101, с. 50].

Ще одним способом реалізації покладених на митників завдань було виконання ними контрольно-інспекторських функцій, які полягали у: правильності оформлення вантажів у розрізі митних режимів; виявленні недоброякісної тари, недоліків в упаковці вантажів, яка може привести до їх псування, втрати або розкрадання; правильності маркування вантажів; виявлення пошкоджень та псу-

вання вантажів під час їх перевезень тощо. Лише в 1944 році митниками було виявлено 1570 випадків розкрадання вантажів, 1740 випадків розкрадання вантажів в портах; 233 випадки потонення вантажів під час їх вантаження або вивантаження; 832 недостачі, 11 випадків простоїв суден; 1983 інших дефектів [125].

Починаючи із кінця 1943 року, на звільнених територіях розпочали роботу новостворені митниці. Так, наказом Народного комісаріату зовнішньої торгівлі від 6 грудня 1943 року передбачалося відкриття з 1 січня 1944 року митниць в портових містах: Новоросійськ, Маріуполь, Туапсе, а начальнику ГМУ Кузнецову вказувалося запланувати штати митниць у штатному розписі на 1944 рік [42, с. 194]. Протягом 1944 року було відновлено роботу Ленінградської, Одеської, Феодосійської, Керченської, Миколаївської, Ризької, Ренійської, Унгенської, Брестської, Ягодинської, Рава-Руської, Хирівської, Мостиської, Кретингської, Вирбалістської, Таурагенської митниць [77, с. 217].



Радянські митники, фото 1947 року

Наказом ради народних комісарів СРСР за № 5-9290 від 15.11.1944 року на території Чернівецької області було створено Адинкатенську митницю. Новостворена митна установа розміщувалася в 4-ох кім-

натній селянській хаті без електрики. У штатному розписі новоствореної митної установи значилися один інспектор та три контролери, всі вони були переведені із різних діючих митниць та мали достатній досвід роботи [223, с. 126]. За таких умов розпочалося відродження органів митного контролю на теренах України.

Після закінчення II Світової війни постала проблема оплати поставок за ленд-лізом. Вона стосувалася не лише СРСР, але усіх країн-реципієнтів американської допомоги. Для кожного із них застосовувався індивідуальний підхід в процесі визначення величини боргу та особливостей і порядку його сплати. До прикладу, Франція підписала із США пакет двосторонніх договорів, за якими в рахунок оплати ленд-лізу йшла на ряд торгових поступок США та суттєво збільшувала квоти на показ американських фільмів на французькому кіноринку. Обсяг боргів для Великобританії було визначено у 4,33 млрд дол США, а для Канади – 1,19 млрд дол США, при цьому було враховано той факт, що лише оренду авіабаз у Великобританії та країнах Співдружності було оцінено у 6,8 млрд дол США. Останній платіж по ленд-лізу Великобританією та Канадою було зроблено 29 грудня 2006 року у сумі 83,25 та 22,7 млрд дол США, відповідно [215, с. 191-192].

Питання визначення обсягів радянських боргів за вантажі, що були поставлені по системі ленд-лізу і залишені для відновлення радянської економіки має свою тривалу історію. Як зазначив у своїх мемуарах посол СРСР у США Микола Новіков, маючи на увазі погашення боргів, *«перемовини про ленд-ліз почалися в травні 1947 року, а закінчилися угодою тільки в 1972 році, через 25 років після того, як я назавжди полишив Вашингтон і Америку»* [122, с. 383].

США визначили вартість військових поставок, які могли б використовуватися в подальшому у промисловості та сільському господарстві СРСР, у 2 600 млн дол США, причому з врахуванням зносу вона була зменшена до 1 300 млн дол США. Радянська сторона наполягала на застосуванні до себе тих же принципів визначення боргів, які США використали по відношенню до Великобританії, якій було запропоновано сплатити 2% від загальної вартості американських поставок, або 8,5% від вартості залишків вантажів по ленд-лізу. Тому озвучена радянською стороною сума боргу, яку вона згодна була виплатити складала 240 млн дол США.

У 1948 р. ця сума американською стороною була зменшена до 1 000 млн дол США, на що радянська сторона відповіла згодою про погашення боргів на 170 млн дол США. У 1951 р. США зменшили свої вимоги до 800 млн дол США, а СРСР погодився збільшити суму боргу до 300 млн дол США. Відповідно до двосторонньої угоди від 18 жовтня 1972 р., боргові зобов'язання за ленд-лізом СРСР було знижено до 722 млн дол США, а термін погашення продовжено до 2001 р. Радянський Союз здійснив виплату 3 траншів на суму 48 млн дол США, але із запровадженням у 1974 р. в США поправки Джексона-Веніка щодо СРСР погашення боргу припинилося. Після переговорів президентів США та СРСР у червні 1990 р. сума до погашення була визначена у 674 млн дол США, а термін її погашення – до 2030 р.

З розпадом СРСР його правонаступником стала Російська Федерація, яка взяла на себе і зобов'язання по погашенню існуючих боргових зобов'язань в тому числі, за ленд-лізом. Останній транш на погашення боргу було перераховано 21 серпня 2006 року.

РОЗДІЛ II ДОМІНАНТИ НОМЕНКЛАТУРИ

2.1 Ленд-ліз озброєнь

2.1.1 *Авіаційний ленд-ліз*

Не дивлячись на те, що на початок II Світової війни, з моменту першого польоту Орвіла Райт на літальному апараті із двигуном внутрішнього згоряння, пройшло менше 40 років, авіація стала окремим родом військ, від ефективності застосування якого прямо залежали результати бойових дій. Роль авіації була багатогранною та продовжувала еволюціонувати. Якщо у I Світову війну її використовували, головню, в якості повітряних розвідників, то вже на початок II Світової війни, із ростом технічних характеристик літаків, в частині швидкості, вантажопідйомності дальності польоту та його висоти (стелі), озброєння і можливості ураження ворога, було виокремлено п'ять основних її типів – винищувальна, бомбардувальна, штурмова, розвідувальна та військово-транспортна.

II Світова війна стала першою в історії людства війною де, для того щоб виграти бойові дії в наземних операціях, спочатку необхідно було завоювати панування у повітряному просторі. В перші дні війни у повітрі та на землі радянські Військово-повітряні сили втратили, за різними оцінками, від 1200 до 2000 літаків різних типів. На початок війни у радянських ВПС нараховувалося близько 20 тисяч бойових літаків, із яких до кінця 1941 року було втрачено (у повітряних боях, в результаті авіакатастроф та захоплено ворогом) 17,9 тисяч одиниць, або 89,55% від початкової кількості, а з врахуванням тих літальних апаратів, які надійшли – 59,87%. Втрати винищувальної авіації склали 9,6 тисяч літаків із наявних 11,5 тисяч, що у відносному значенні складає 83,48% від початкової кількості та 54,86% – від загального річного ресурсу. У бомбардувальній авіації не дорахувалися 7,2 тисячі літаків із 8,4 тисяч, або 85,71% від початкової кількості та 66,96% – від загального річного ресурсу. Найбільших же втрат зазнала штурмова авіація, матеріальна база яких – літаки Іл-2 лише почали надходити у війська і, станом на 22.06.1941 року, становили близько 100 одиниць, протягом року від авіаційної промисловості надійшло 1,4 тисячі літаків цього типу; втрати склали 1,1 тисячу, що у відносному вимірі становить 1100%

від початкової кількості та 73,33% – від загального річного ресурсу (таблиця 2.1).

*Таблиця 2.1 – Втрати бойових літаків ВПС СРСР
протягом 1941 року*

| Літаки | Наявність на 22.06.1941 року | Надходження | Загальний річний ресурс | Втрати | % втрат до початкової кількості | % втрат до річного ресурсу |
|----------------------------|------------------------------|-------------|-------------------------|--------|---------------------------------|----------------------------|
| Всього, тис. шт. | 20,0 | 9,9 | 29,9 | 17,9 | 89,5 | 59,87 |
| Бомбардувальники, тис. шт. | 8,4 | 2,5 | 10,9 | 7,2 | 85,71 | 66,06 |
| Штурмовики, тис. шт. | 0,1 | 1,4 | 1,5 | 1,1 | 1100 | 73,33 |
| Винищувачі, тис. шт. | 11,5 | 6,0 | 17,5 | 9,6 | 83,48 | 54,86 |

Побудовано автором за [161].

Ефективні дії німецької авіації, пов'язані із отриманням абсолютної переваги у повітрі, нанесенням бомбових та штурмових ударів по радянських військах, розвідкою і корегуванням артилерійського вогню, стали запорукою успіхів Вермахту у 1941-42 роках. Швидке просування ворожих військ у глибоку радянську територію актуалізувало питання втрати радянського авіабудівного потенціалу і необхідність евакуації у східні райони країни виробництв, які випускали військову продукцію, у тому числі літаки, їх комплектуючі та озброєння. Окрім того, слід нагадати, що за основними тактико-технічними характеристиками радянські літаки, особливо старих типів (І-153, І-16, СБ, ТБ-3) програвали своїм німецьким аналогам. Усі ці фактори призвели до гострої нестачі літаків у бойових підрозділах радянських ВПС та залишили без надійної авіаційної підтримки сухопутні та морські підрозділи.

Вирішення цієї проблеми вбачалося у нарощенні випуску літаків власними авіаційними підприємствами та імпорту їх із-за кордону. Причому, судячи із документів, на першому етапі війни, пріоритет надавався імпортним поставкам, які упродовж усієї війни носитимуть стратегічного характеру та стануть предметом індивідуальних доповідей наркома зовнішньої торгівлі А. Мікояна на адресу Й. Сталіна. У складі Урядової закупівельної комісії у США



Полковник Піскунов С.А.

одним із найважливіших був Авіаційний відділ, який очолював полковник, а згодом – генерал-майор авіаційної служби С. Піскунов, народжений у 1944 році орденами Червоного прапора і Вітчизняної війни I ступеня.

Тому цілком зрозумілою є директива народного комісара іноземних справ СРСР В. Молотова для радянського посольства у США від 29 червня 1941 року з вимогою з'ясувати можливість поставок у СРСР по 3 тисячі літаків-винищувачів та літаків-бомбардувальників. Примітно, що окрім поставок готової авіапродукції, радянську сторону цікавив імпорт обладнання для авіабудівної про-

мисловості та установки для виробництва високооктанових авіаційних сортів бензину.

1 серпня 1941 року американський уряд дав згоду на імпорт у СРСР 200 літаків типу «Curtiss P-40 Warhawk», які перебували на озброєнні армії США із 1939 року. Вже наступного дня було оформлено експортну ліцензію і надано дозвіл на залучення до перевезень літаків через океан суднами американського торгового флоту [85, с. 22].

Першими поставки літаків значилися і у секретному протоколі Московської конференції (29.09.-01.10.1941 року), згідно якого заявка СРСР складалася із 400 літаків на місяць, із яких 300 – бомбардувальники ближньої дії (фронтові) та 100 – винищувачі. Таке співвідношення викликає, як мінімум, здивування. Можна зрозуміти радянську сторону, яка усіма силами намагалася зупинити сухопутний німецький наступ і для цього бомбардувальники підходили якнайкраще, але за умов тотального панування в повітрі німецьких винищувачів, вони б ставали легкою здобиччю асів Люфтваффе. Тому, радянським ВПС спочатку необхідно було здобути перевагу в

повітрі, або ж, хоча б, паритету із німцями, щоб пілоти радянських бомбардувальників не перетворювалися у льотчиків-смертників. А для виконання цього завдання необхідні винищувачі. Це добре розуміли союзники, тому запропонували радянській стороні дзеркально змінену поставку літаків – тих же 400, але у співвідношенні 100 бомбардувальників і 300 винищувачів щомісячно. Великобританія гарантувала щомісячні поставки 200 винищувачів, а США – по 100 винищувачів і бомбардувальників. На той час випуск літаків американськими авіаційними заводами становив 800 винищувачів, 100-110 важких бомбардувальників, 540-550 легких бомбардувальників і літаків-розвідників, а також до 4 тисяч авіадвигунів на місяць. До 40% цих літаків йшло на експорт у Великобританію [109, с. 1177].

До кінця 1941 року від Великобританії було отримано 669 винищувачів, що становило 12,5% її виробництва літаків в цілому та 34% виробництва винищувачів за цей же часовий період. В цілому ж, за час дії Московського протоколу, було отримано 3296 літаків. Вже у грудні 1941 для протиповітряного захисту Москви, лише в 6-ому винищувальному авіакорпусі ППО нараховувалося 19 британських «Hawker Hurricane» та 20 американських «Curtiss P-40 Warhawk» [53, с. 7].

Як видно з таблиці 2.2, загальний імпорт літаків та авіаційного обладнання в СРСР у фізичному обсязі становив 305,1 тис. тон на суму 2030,29 млн дол США. Причому частка ленд-лізу складала 80,89% по обсягу (246,8 тис. тон) і 72,69% по вартості (1475,75 млн дол США). Загальний обсяг завезених літаків склав 18763 одиниць на суму 1570,73 млн дол США, із якого на ленд-ліз припадало 11100 літаків вартістю 1125,5 млн дол США, що становить 59,16% від кількості літаків та 71,65% від вартості. В загальній кількості літаків переважали винищувачі – 14014 штук, де ленд-ліз складав 6385 одиниць, або 45,56%; бомбардувальники – 3741 штук, де частка ленд-лізу складала 3719 одиниць, або 99,41%; транспортники – 722 штук, де ленд-ліз складав 710 одиниць, або 98,34%. Практично на 100% забезпечувалися ленд-лізом поставки гідролітаків (184 одиниць), авіаремонтних майстерень (34 комплекти на суму 1,52 млн дол США), злітно-посадкових смуг (130,9 тис. тон металічних решіток на суму 14,46 млн дол США). Суттєвими за обсягами

і вартістю були поставки запасних частин і різного обладнання та спецобладнання які, відповідно, становили 59,6 тис. тон на суму 387,15 млн дол США та 9,2 тис. тон на суму 37,48 млн дол США і де частка ленд лізу становила 75,34% і 46,74% – по кількості та 78,58% і 70,44% – по вартості.

Таблиця 2.2 – Результати імпорту літаків та авіаційного майна в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд-лізу,% | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Літаки та авіаобладнання, тис. тон: | 305,1 | 2030,29 | 246,8 | 1475,75 | 80,89 | 72,69 |
| Літаки, шт., всього, в тому числі | 18763 | 1570,73 | 11100 | 1125,5 | 59,16 | 71,65 |
| Бомбардувальники, шт. | 3741 | - | 3719 | 524,6 | 99,41 | - |
| Винищувачі, шт. | 14014 | - | 6385 | 448,07 | 45,56 | - |
| Транспортники, шт | 722 | - | 710 | 96,822 | 98,34 | - |
| Гідролітаки, шт. | 184 | 52,88 | 184 | 52,88 | 100 | 100 |
| Корегувальники і навчальні, шт. | - | - | 102 | 3,13 | - | - |
| Авіаремонтні майстерні, шт | 34 | 1,52 | 34 | 1,52 | 100 | 100 |
| Злітно-посадкові смуги, тис. тон | 130,9 | 14,46 | 130,9 | 14,46 | 100 | 100 |
| Запчастини та різне обладнання, тис. тон | 59,6 | 387,15 | 44,9 | 304,21 | 75,34 | 78,58 |
| Спецобладнання, тис. тон | 9,2 | 37,48 | 4,3 | 26,4 | 46,74 | 70,44 |
| Інше авіамайно, тис. тон | 5,9 | 18,95 | 1,7 | 3,65 | 28,81 | 19,26 |

Побудовано автором за [35].

Транспортування літаків через океан здійснювалося кількома способами:

- за допомогою авіаносців, на обшивку яких розміщувалися літаки, готові до бою, повністю заправлені та озброєні. Таким чином в Мурманськ було перебазовано більшу частину винищувачів «Hawker Hurricane» 151-ого авіаційного крила королівських ВПС Британії, які взяли участь у повітряних боях над Мурманськом осінню 1941 року та були передані до складу радянських ВПС.

Такий спосіб транспортування підходив для Арктичних конвоїв, де час перебування у морському поході був мінімальним, а літаки могли використовуватися як для оборони конвою від німецьких бомбардувальників і торпедоносців, так і частину шляху подолати самостійно. Проте недоліком ставало обмеження кількості літаків, так британський авіаносець HMS «Argus» міг взяти на облавок не більше 20 літаків і передавши їх, залишався беззбройним перед ворожою авіацією, тобто сам вже вимагав охорони;

- у розібраному або напіврозібраному вигляді. При розібраному вигляді літак максимально розкомплектовували та поміщали у спеціальний дерев'яний ящик-контейнер, який, у свою чергу, розміщували на борту морського транспорту для подальшого транспортування. Як правило, таким способом літаки транспортувалися через Іран, де в місті Абадані було побудовано великий авіаскладальний завод, на якому подальшу збірку літаків здійснювали американські фахівці. Літаки, які збиралися в Абадані переганялися радянськими пілотами у Азербайджан. Невелика частина контейнерів із американськими літаками залізницею доставлялася до іранських портів на Каспійському морі та в подальшому доправлялася на авіазаводи в СРСР. При транспортуванні у напіврозібраному вигляді з літака знімалися озброєння, хвостова частина, шасі та частина крил, а сам фюзеляж розміщувався у трюмі або на палубі судна. При такому варіанті транспортування суттєво прискорювався час як на упакування літака, так і на його збірку.

- перегін літаків своїм ходом, що з однієї сторони давало суттєвий виграш у часі, а з іншої, вимагало обладнання повітряної траси – аеродромів (основних і резервних), їх оснащення засобами зв'язку, радіоприладами, навченим персоналом тощо. Цей варіант був реалізований радянською та американською сторонами при організації перегону літаків із Аляски через Чукотку до міста Красноярська, звідки літаки, або продовжували політ у європейську частину СРСР, або ж їх залізничними ешелонами транспортували наземним методом.

Ще одним способом потрапляння літаків союзників в СРСР, який українським дослідником історії авіації В. Романенком було дотепно названо «чорним» ленд-лізом [160, с.25], стало включення до складу радянських авіачастин або ж вивчення радянськи-



*Завантаження літака Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston
на борт судна*

ми авіафахівцями літаків, які в силу певних обставин опинилися на території СРСР. Такими обставинами були вимушені посадки американських пілотів в зоні дій радянських військ; інтернування, згідно радянсько-японського договору про нейтралітет; захоплення у якості німецьких трофеїв. Так, у квітні 1942 року в ході, так званого, «рейду Дуліттла», коли у відповідь на японську атаку Пірл-Харбора, 16 американських літаків «North American B-25 Mitchell», злетіли з борту американського авіаносця маючи на меті бомбардувати територію Японії. Це був політ в один кінець – після скидання бомб літаки повинні були летіти у сторону Китаю, де екіпажам необхідно було б або сідати на вимушену посадку, або покидати літак з парашутом. Лише 1 літак із 16, що взяли участь у рейді, зміг досягнути радянського аеродрому Унаші, де і був інтернований. Прототипом радянського стратегічного бомбардувальника Ту-4 стали кілька американських «літаючих фортець» – літаків

Boeing B-29 «Superfortress», які були інтерновані після аварійних посадок на Далекому Сході.

Левову частку отриманих за ленд-лізом літаків складають винищувачі «Curtiss P-40 Warhawk», «Bell P-39 Airacobra», «Bell P-63 Kingcobra», «Republic P-47 Thunderbolt», бомбардувальники «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston» і «North American B-25 Mitchell», багатоцільові гідролітаки РВУ «Catalina» та транспортники С-47. Ні один із типів цих літаків, окрім «Bell P-63 Kingcobra», на момент свого поступлення в СРСР не був новітньою розробкою. Винищувачі «Airacobra» та бомбардувальники «Boston» випускалися з орієнтацією на поставки в СРСР. Вони ж, як найбільш схожі на радянські аналоги, найкраще показали себе в бойових діях на тактичному рівні – на малих та середніх висотах, де і велася переважна більшість повітряних боїв на радянсько-німецькому фронті. А «Curtiss P-40 Warhawk» вже на момент поставок сміливо можна було віднести до застарілих типів, однак переважав у поставках у перші роки війни [88, с.225].



Винищувач P-40 Tomahawk



Винищувач P-40 Kittyhawk

Першим американським бойовим літаком, який став поставлятися в СРСР вже наприкінці літа 1941 року, був винищувач створений фірмою «Curtiss-Wright», який отримав назву «Curtiss P-40 Warhawk» та мав 19 модифікацій, із яких радянські ВПС використовували дві базові, які отримали назви «Tomahawk» («Томагавк») і «Kittyhawk» («Котячий кіготь»). Різниця між цими модифікаціями

полягала у тому, що «Kittyhawk», в силу того, що випускалися пізніше, були більш досконалішими у порівнянні із більш ранньою модифікацією «Tomahawk» – мали більші габарити (довжину - на 50 см і висоту на 54 см), злітну масу (в середньому, на 500 кг) і швидкість (в середньому, на 60 км), стелю польоту (10 км проти 9 км), більш потужне озброєння (6 кулеметів 12,7 мм калібру проти 4 кулеметів 7,69-мм 2 великокаліберних кулеметів 12,7-мм калібру) та могли нести до 310 кілограм бомбового навантаження [88, с.118].

Спочатку ці винищувачі виготовлялися для потреб ВПС Великобританії і Франції, але посередні бойові якості цього літака та нарощення Великобританією виробництва власних винищувачів створили передумови для передачі «Tomahawk» в СРСР. Вже на початку 1942 року, після вивчення літака радянськими фахівцями та пілотами, було зрозуміло, що він погано пристосований як до експлуатації в умовах низьких температур, так і до повітряного бою із винищувачами ворога в силу своїх габаритів, недостатньої швидкості тощо. Хоча були відмічені і позитивні сторони: був кращим за британський «Hawker Hurricane», за масою свого секундного залпу переважав радянський винищувач МіГ-3 у 2 рази, мав зручну кабінку з гарним оглядом, велику дальність польоту – 1100 кілометрів, був стійким в польоті та простим в освоєнні радянськими льотчиками [85, с.60-61].

Всього в СРСР було поставлено близько 2,25 тисяч із 13,7 тисяч виготовлених повітряних машин цього типу. Близько 80% від загального обсягу поставлених літаків були модифікації «Kittyhawk». Ці літаки використовувалися як у підрозділах ВПС і ППО, так і авіаційних частинах радянського ВМФ – на Північному та Чорноморському флотах. Почали зніматися з озброєння у перший же рік після закінчення війни, спеціальна постанова ради Міністрів СРСР від 22 березня 1946 року вимагала до кінця року списати наявні 1086 літаків «Curtiss P-40 Warhawk».

Мабуть, чи не найвідомішим із літаків, що надходив за системою ленд-лізу, був «Bell P-39 Airacobra», яка завдяки мемуарам радянських льотчиків-винищувачів відома під назвою «аерокобра». Літак, що розроблявся конструкторами протягом 1936-39 років, під 37-мм авіаційну гармату, розміщену у носовій частині, мав розміщений у середній частині фюзеляжу 1200 сильний двигун Аллісон

V-1710-35 із рідинним охолодженням, який через вал довжиною у 3 метри крутив гвинт літака; триточкове шасі із носовою стійкою та дверцями кабіни пілота, як у автомобілі. Завдяки такій компоновці у передній частині з'явилося місце для встановлення авіаційної гармати калібру 37-мм (із боєзапасом у 30 снарядів) або 20-мм гармати (із боєзапасом у 60 снарядів) та від 2 до 6 кулеметів (залежно від модифікації), із яких 2 обов'язково були великокаліберними. Окрім того, все це чудово вплинуло на маневреність літака та його здатність вести бій на малих і середніх висотах, що було характерним для повітряних боїв на радянсько-німецькому фронті. Для американської армії та для британських ВПС ця модель винищувача не підійшла і тому була передана СРСР.



Винищувач «Bell P-39 Airacobra»

Перші 11 літаків із 20-мм гарматою надійшли наприкінці 1941 року та були уважно вивчені фахівцями науково-дослідного інституту ВПС, зібрані на аеродромі та облітані радянськими льотчиками, після чого було зроблено висновок, що літак цього типу може впевнено вести бій із будь-яким типом німецьких літаків, а також наносити удари по наземних об'єктах [85, с.69-70]. І це не дивно, адже окрім швидкості на рівні 580-600 км за годину, потужної носової артилерійсько-кулеметної батареї, він міг нести до 230 кілограм бомбового навантаження. Початок масового застосування «аерокобр» на радянсько-німецькому фронті припадає на 1943 рік. Це стало можливим завдяки появі цих літаків різних модифікацій, спочатку «К», а потім – «L», «M», «N» і «Q», що дало змогу переозброїти на нову матеріальну частину винищувальних дивізій та корпусів [86, с.86].



Зброярі вивчають 37-мм авіаційну гармату та поповнюють боєзапас винищувача Bell P-39 Airacobra

Всього за час війни було отримано майже 5000 винищувачів цього типу із, майже, 9500 вироблених (разом із несправними, що йшли як донори запасних частин). Згідно американських даних було відправлено 108 літаків модифікації «D», 40 – «K», 137 – «L», 157 – «M», 1113 – «N» і 3291 – «Q» (останні 4 модифікації із 37-мм гарматою, одне влучання якої у ворожий літак переламувало його, гарантовано знищуючи). На кінець війни радянські ВПС та ППО нараховували у своєму складі 3078 машин «Bell P-39 Airacobra», ще кілька сотень перебувало у складі ВМФ (окрім Балтійського та Тихоокеанського флотів). Станом на 01 травня 1945 року радянські війська втратили 2209 літаки цього типу, із них у 1944 – 887 машин. На одну збиту «аерокобру» припадало 122 бойові вильоти та 4 збиті ворожі літаки [88, с.140-141]. Не дивлячись на зобов'язання повернути літаки після закінчення війни, частина цих машин продовжувала експлуатуватися у радянських ВПС до 1950 року.



Винищувач «Bell P-63 Kingcobra»

Враховуючи те, як радянським пілотам припав до душі винищувач «Bell P-39 Airacobra», його виробником – американською фірмою «Bell», було прийнято рішення про розробку нового літака із

подібним розміщенням двигуна, зміненою формою крила та більш потужним озброєнням, який отримав назву «Bell P-63 Kingcobra» («Королівська кобра»). Споряджений літак був на півтону важчий за «аерокобру», тому отримав більш потужний 1800 сильний двигун Аллісон V-1710-117 із рідинним охолодженням, що забезпечило йому максимальну швидкість у 657 км на годину при польоті на висоті 7,600 метрів та крейсерську швидкість у 610 км на годину, більшу стелю польоту, майже у 12 кілометрів. Озброєння складалося із 37-мм авіаційної гармати із збільшеним боєкомплектом у 58 снарядів та 4 великокаліберних кулеметів, 2 із яких розміщувалися у носі літака (боєкомплект становив по 200 патронів) та 2 – у крилах літака, із боєкомплектом у 250 патронів; також міг брати на підвіски 3 авіаційні бомби сумарною вагою до 680 кг [88, с.156]. Систему управління літаком частково було замінено із тросів на жорсткі тяги, що позитивно відзначилося на маневруванні літака, як у небі, так і на землі. Встановлювався радіокомпас, який суттєво спрощував польоти у нічний час та за умов хмарності.

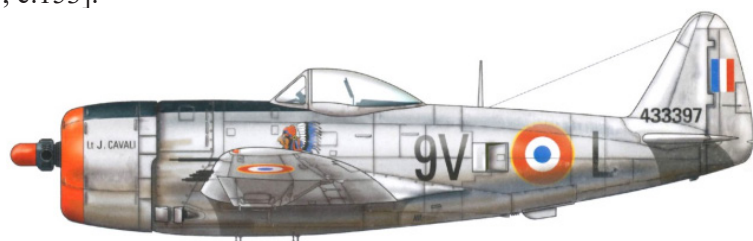


*Проліт літаків «Bell P-63 Kingcobra»
над Ніагарським водоспадом*

Перші поставки «Bell P-39 Airacobra» в СРСР розпочалися у другій половині 1945 року, а самі літаки переганялися винятково по

трасі Аляска-Сибір та, у першу чергу, направлялися на поповнення далекосхідного угруповання радянських військ, які готувалися до війни із Японією. Всього надійшло 2400 літаків цього типу із 3273 вироблених у 4 модифікаціях – Р - 63А-1, Р - 63А-8, Р - 63А-10 та Р - 63С-1.

В радянських ВПС «Bell P-39 Airacobra», як найбільш сучасний винищувач іноземного виробництва, в США не повернулися, як і не були знищені на виконання союзницького договору. Вони продовжили свою службу і у післявоєнний час, до 1952 року, а відмова від їх використання була пов'язана із відсутністю запасних частин та переходом на нову матеріальну базу – реактивні літаки МіГ-15 [85, с.153].



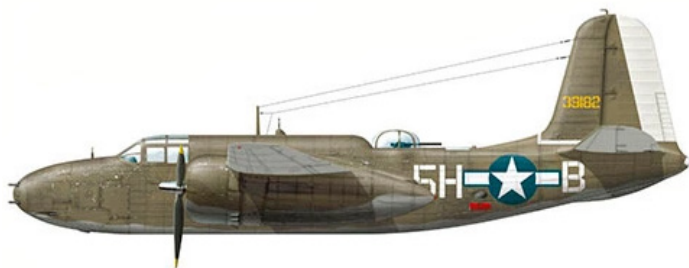
Винищувач «Republic P-47 Thunderbolt»

Ще одним американським винищувачем, який поставлявся за системою ленд-лізу став «Republic P-47 Thunderbolt» («Удар блискавкою»). Літак відносився до класу висотних винищувачів, або винищувачів-бомбардувальників та став найбільш важким літаком цього класу в ході II Світової війни. При максимальній злітній вазі у, майже, 8000 кг, винищувач оснащувався 2100 сильним мотором повітряного охолодження, який розганяв його на висоті до 660 кілометрів, забезпечував стелю польоту в 11800 метрів та дальність польоту з підвісним баком до 2300 км. Літак мав потужне озброєння, яке складалося із 8 великокаліберних кулеметів та міг брати 1135 кг бомбового навантаження (а це було більше ніж у радянського фронтового бомбардувальна Пе-2), або 10 некерованих 127-мм ракет.

Радянські ВПС зацікавилися цим типом літака у другій половині 1943 року та після отримання на початку 1944 року перших трьох «Republic P-47 Thunderbolt» відправили їх на випробовування, у ході яких з'ясувалося, що даний тип літака, в силу своїх габаритів,

маси, вертикального та горизонтального маневру не міг протистояти ворожим винищувачам у маневреному повітряному бою. Хоча літак був простим у пілотуванні, стійким у повітрі, мав простору ергономічну краплеподібну кабіну із чудовим оглядом, оснащувався прекрасною рацією, доступ до його вузлів і агрегатів був максимально зручним і продуманим. Сильне кулеметне озброєння та велике бомбове навантаження перетворювали його більше у штурмовик, або бомбардувальник. Тому за його основним профілем було запропоновано використовувати його у якості винищувача-перехоплювача у частинах ППО, або ж як винищувач дальньої дії для супроводу штурмовиків і бомбардувальників. Хоча в ролі останніх він і сам міг чудово відпрацювати, особливо при нанесенні ударів по ворожих кораблях і суднах з пікірування або топ-щогловим бомбардуванням (коли скинута бомба рикошетить від води та влучає у ціль).

Майже 200 літаків цього типу СРСР отримав протягом 1944 року. Винищувачі направлялися в частини ППО та авіаційні підрозділи Чорноморського, Балтійського та Північного (де встигли взяти участь у бойових діях) флотів. У 1946 році було прийнято рішення про списання наявних у військах 186 «Republic P-47 Thunderbolt».



Бомбардувальник «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston»

Найбільш масовим бомбардувальником американського виробництва, якій надходив в СРСР став «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston», який випускався компанією «Douglas», не лише для власних ВПС, але й на експорт – для Франції, де був відомий під назвою DB-7; Великобританії, де отримав назву «Boston», та під якою став відомим і в СРСР. Залежно від країни-експлуатанта, встановленого двигуна, озброєння та спеціального обладнання, функціонального

призначення «Boston» випускався більш ніж у 20 модифікаціях. В СРСР вони почали надходити іранським маршрутом на початку 1942 року та у 7 основних модифікаціях DB-7B, DB-7C, A-20B, A-20G, A-20J, A-20K-11. Хоч літак і задумувався як штурмовик, але через слабке бронювання мало підходив для ударів з малої висоти, тому чудово проявив себе в якості бомбардувальника, торпедоносця, мінного загороджувача, нічного винищувача, розвідника, транспортника, посильного-зв'язківця.



Бомбардувальник «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston» атакує вороже судно

Найбільшу кількість літаків було випущено у модифікації A-20G, яка, переважно, направлялася для потреб СРСР. На перших 450 машинах у носовій частині встановлювалася артилерійська батарея із 4 гармат калібру 20-мм (згодом замінені на таку ж кількість 12,7-мм кулеметів), а ще 3 аналогічних кулемети виконували оборонну функцію, контролюючи задню напівсферу. Ця модифікація могла нести до 1000 кг бомбової навантаження і маючи стелю польоту у 7200 метрів могла літати на відстань до 1740 кілометрів [88, с.210]. Літак мав чудові польотні якості, був легким в управлін-

ні та маневреним, зліт та посадка на ньому виконувалися простіше ніж на радянських аналогах, що було дуже важливо з огляду на низьку якість підготовки радянських пілотів під час війни. Кабіна мала чудовий огляд та опалювалася, крісла були з бронезахистом, а сам літак великою кількістю контрольних і навігаційних пристроїв.

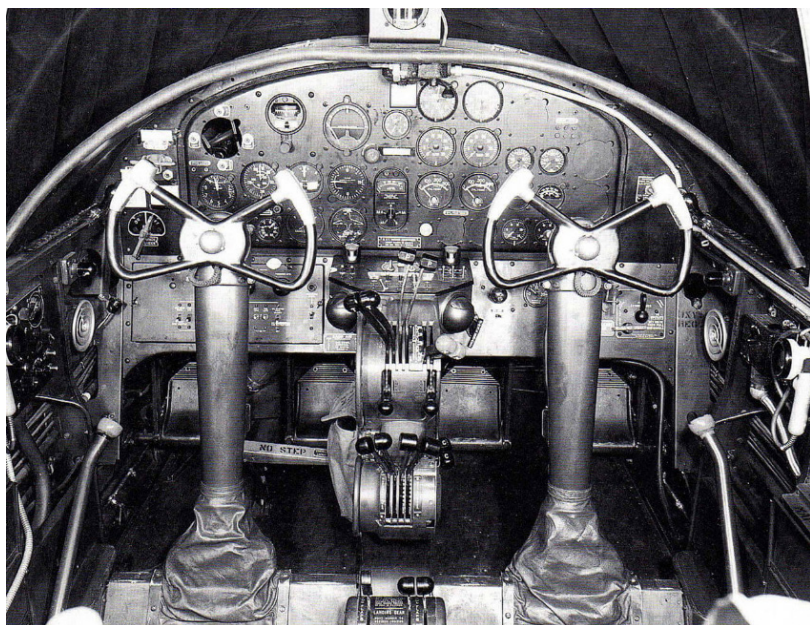
Всього на авіа заводах США було виготовлено 7385 літаків цього типу, із яких СРСР отримав 2771 повітряних машин, із яких близько 800 літаків «Boston» отримала морська авіація. Через порти радянської Півночі надійшло 126 літаків, а решта, приблизно у рівній пропорції, через Аляску та Іран. Після війни ці літаки продовжували свою службу вже на мирній ниві – в геології, геодезії, метеорології [88, с.208-210].



Бомбардувальник «North American B-25 Mitchell»

Літак «North American B-25 Mitchell» був спроектований та побудований компанією «North American Aviation» в якості бомбардувальника далекої дії. Він мав цілнометалічний фюзеляж розділений на 4 секції. Два 14 циліндрові двигуни Wright R-2600 «Cyclone» потужністю у 1850 кінських сил кожен забезпечували крейсерську швидкість у 370 км на годину та дальність польоту у 2170 кілометрів і стелю польоту в 7500 метрів. Хвіст літака мав двохкільове оперення, а шасі було триточкове, з носовою стійкою і прибиралося після зльоту. Літак оснащувався 2 раціями, одна з яких призначалася для внутрішніх переговорів, а друга – для зв'язку із наземними службами. озброєння складалося із великокаліберних кулеметів, кількість яких коливалася від 5 до 8, із боезапасом від 250 до 600 патронів на кожен, а на модифікації B-25G, для ураження ворожих кораблів, у носовій частині монтувалася 75-мм гармата із боезапасом у 21 снаряд. Бомбова підвіска була лише внутрішня із максимальним навантаження до 2000 кілограм. Для ведення розвідки була можливість встановлення авіаційного планового фотоапарату.

Екіпаж складався із 6 осіб – двох пілотів, штурмана, бортінженера, стрільця-радиста та стрільця [93, с.43-44].



Оснащення кабіни пілотів «North American B-25 Mitchell»

Перші два літаки цього типу було доставлено в Мурманськ у грудні 1941 року де було проведено їх збірку та обліт і на початку березня 1942 року відправлено у Москву для вивчення і освоєння радянськими пілотами-перегонщиками. Масове використання літаків В-25 у бойових діях припадає на кінець 1942 року, коли через Іран було налагоджено стабільні поставки цієї повітряної машини. Спочатку їх використовували у якості фронтових бомбардувальників, але через великі втрати та з огляду на значну дальність польоту, радіонавігаційне обладнання та велике бомбове навантаження перевели до складу Авіації далекої дії [85, с.90-92].

Протягом війни СРСР отримав, за різними даними, до 900 літаків цього типу модифікацій В-25В, В-25С, В-25G, В-25J із 9800 вироблених американським авіапромом. Після завершення бойових дій частину літаків було знищено, а решта продовжила свою вій-

ськову службу у радянських ВПС на напівлегальній основі до 1954 року. Частина літаків було переобладнано у вантажний і вантажно-пасажирський варіанти та використовувались у цивільній авіації і у різних міністерствах відомствах – «Дальстрої», Полярній авіації, метеорологічній службі, геодезії і картографії, міністерствах геології, авіаційної промисловості, рибної промисловості [88, с.228-231].



Патрульний гідролітак РВУ «Catalina»

У 1932 році ВМС США оголосили конкурс на розробку нового морського двомоторного літака-розвідника далекої дії, який би при злітній вазі у 25 тисяч фунтів (11,3 тони) на крейсерській швидкості близько 100 миль (160 км на годину) міг літати на відстань до 3000 миль (4830 км). Серед учасників конкурсу була фірма «Consolidated Aircraft», яка представила свою розробку у вигляді моноплану з крилом, піднятим над фюзеляжем-човном та змонтованому на обтічному пілоні. Два двигуни на 1200 кінських сил кожен літака встановлювалися на передній частині крила та були припідняті по відношенні до водної поверхні, що дозволяло захищати їх від водяних бризок та підвищити підйомну силу. Літак виготовлявся із легких сплавів, був розділений на 5 водонепроникних відсіків у яких знаходилися місця для 8 членів екіпажу – двох пілотів, стрільця-бомбардира, штурмана, радиста, бортмеханіка та двох стрільців. Оскільки тривалість польоту перевищувала 24 години, то конструкторами було передбачено спальні місця, кухню і туалет. Для оборони встановлювалися 3 кулеметні точки – одна у носовій кабіні та дві у бортових люках, згодом було додано ще одну – для захисту задньої півсфери. Два підкрильні вузли дозволяли підвішувати бомби сумарною вагою до 1800 кг, або дві торпеди по 840 кг. Випробовування показали, що літак розвивав максимальну швидкість до 275

км на годину, мав дальність польоту у 6900 кілометрів та міг підніматися на висоту до 5760 метрів, а його вартість була 90 тис. дол США – на 20 тисяч меншою від найближчих конкурентів з компанії «Douglas» [84, с.2-3]. Таким чином, замість дальнього розвідника вийшов багатоцільовий гідролітак, який міг бути і бомбардувальником, і торпедоносцем, вести боротьбу з підводними човнами та проводити рятувальні операції на воді.

В США він отримав назву РВУ «Catalina» (на честь острова-курорту Санта-Каталіна), а у індексі РВУ перші дві букви означали його клас – патрульний бомбардувальник (patrol bomber), а «У» – шифр виробника фірма «Consolidated Aircraft». Окрім, власного виробництва літаків у США на заводах у Сан-Дієго та Філадельфії (шифр у назві РВН), літак цього типу за американською ліцензією випускався у Канаді на авіабудівних підприємствах фірм «Vickers» в Монреалі (шифр у назві РВV) та «Boeing» у Ванкувері (шифр у назві РВВ). Після ознайомлення із літаком у 1936 році радянськими авіаконструкторами він був визнаний найкращим двомоторним літаком далекої дії. Перед війною 24 літаки за ліцензією були побудовані у СРСР на заводі в Таганрозі та використовувалися у ВМФ СРСР під назвою ГСТ – «гидросамолет транспортный» [88, с.250].



*Радянські екіпажі РВУ «Catalina»
та їх американські інструктори*

Всього було виготовлено близько 3300 літаків цього типу, які випускалися у 15 модифікаціях (залежно від виробника, моторів, оснащення радіолокатором чи шасі, що прибиралися, озброєння), із яких СРСР у 1944-45 роках отримав 184 одиниці – модифікацій РВУ-5А, РВУ-6А, РВН-1 NOMAD. Спочатку літаки надходили на Північний флот, де використовувалися для пошуку ворожих підводних човнів, льодової розвідки, патрулювання та перевезення вантажів і людей. Згодом з'явилися у складі Балтійського, Чорноморського та Тихоокеанського флотів, де увійшли до складу розвідувальних та протичовнових авіаційних підрозділів, а вже у ході бойових дій залучали і до висадки десантів. В СРСР ці літаки продовжили свою службу до 1957 року [85, с.133].



Транспортний літак «Douglas C-47 Skytrain»

Серед авіаційних поставок слід відмітити і надходження транспортних літаків, де лівову частку склали «Douglas C-47 Skytrain», ще відомий під назвою «Dakota», яка використовувалася у британських ВПС, які теж його експлуатували. В СРСР за цим літаком міцно закріпилась назва «Дуглас». Це військово-транспортний двомоторний літак, розроблений компанією Douglas Aircraft Company на основі цивільної версії свого літака DC-3. Зміни стосувалися проектування по лівому борту літака вантажних дверей та посилення підлоги в розрахунку на перевезення вантажів. Вантажопідйомність складала 2700 кілограм, а два двигуни Pratt & Whitney R-1830-93 Twin Wasp потужністю у 1200 кінських сил кожен гарантували крейсерську швидкість у 250 кілометрів на годину, дальність польоту у 2600 кілометрів та стелю польоту у 7300 метрів. Екіпаж складався із 3 осіб, а пасажиромісткість становила 28 десантників, або 14 поранених із 3 супроводжуючими особами.

Літак був добре відомий радянським пілотам, оскільки його модифікація DC-3-196 будувалася в СРСР за американською ліцензією під назвою Лі-2 та під радянські двигуни на авіабудівних заводах в Хімках і Ташкенті. В СРСР С-47 використовувався для самих різних цілей від перевезення пошти, вантажів і людей на внутрішніх маршрутах до десантування партизанів, підпільників, військовослужбовців у глибокому ворожому тилу. Якась кількість літаків була направлена, після дообладнання, у бомбардувальну авіацію. Перші з поставлених С-47 використовувалися для обслуговування повітряної траси Аляска-Сибір [85, с.134].



Висадка десанту з літаків «Douglas C-47 Skytrain»

В СРСР поставлялися літаки кількох модифікацій (С-47, С-47А, С-47В): з різним типом електро- та радіообладнання; з моторами більшої висотності та можливістю розміщення додаткового баку для пального; із розкладними пасажирськими сидіннями [83, с.225]. В радянському Цивільному повітряному флоті літаки С-47 експлуатувалися до середини 50-их років ХХ століття, як на міжнародних рейсах та при здійсненні внутрішніх перельотів, а окремі їх конструкційні рішення були реалізовані при створенні радянських транспортних літаків Іл-12 та Іл-14.

Іншими типами американських літаків, які у невеликих кількостях потрапили в СРСР по ленд-лізу були винишувач «North American

P-51 Mustang» (10 літаків), транспортний «Curtiss C-46 Commando» (1 літак), учбово-тренувальний Т-6 «Texan» (54 літаки), розвідник-спостерігач Curtiss O-52 Owl (19 літаків), розвідувальний гідроплан OS2U «Kingfisher» (2 літаки на крейсері «Мурманськ»).

Говорячи про загальну кількість поставлених як в межах військово-економічної допомоги від союзників, так і в межах ленд-лізу, то тут слід погодитися із думкою В. Романенка, який відзначив, що кількісні показники суттєво відрізняються у різних джерелах – і у різних архівних документах, і у наукових виданнях, які використовували ці архівні документи. При цьому, за його підрахунками СРСР отримав 18492 літаки, із них 14307 було американський імпорт, який, як зазначає дослідник здійснювався через механізм ленд-лізу, а «долендлівівські» надходження стосувалися озброєння, двигунів, запасних частин і обладнання [160, с.21-24]. У наукових публікаціях інших дослідників, загальна кількість отриманих літаків коливається від 17834 до 18700 одиниць [53, с. 5]. У той же самий час, за даними радянської статистики, всього отримано було 18763 літаки, із них по системі ленд-лізу – 11000 літальних апаратів [35], таким чином, цифри різняться і особливо сильно – в частині ленд-лізу літаків.

2.1.2 Поставки важкої бронетехніки

Необхідність у постачанні важкої бронетехніки була обумовлена: катастрофічними втратами танкової техніки радянською армією в прикордонних боях 1941 року; переорієнтацією виробництва із випуску легких типів танків Т-26, БТ-5, БТ-7, що показали свою уразливість в умовах радянсько-фінської війни 1939-40 років, на середні і важкі танки нових типів Т-34, КВ-1, КВ-2; захопленням ворогом металургійних та вугільних районів країни, евакуацією промислових підприємств на Схід держави. Слід враховувати, що перебазовувалися не лише потужності, що виготовляли танки, але й заводи, які створювали супутню продукцію – двигуни, комплектуючі, озброєння, приціли тощо [195, с.15].

Протягом 1941 року, радянські танкові і механізовані війська понесли чи не найважчі втрати серед інших родів військ. Із 22,6 тисяч танків, які перебували в строю на 22.06.1941 року було втрачено

20,5 тисяч одиниць, або 90,71% від наявної кількості на початок війни, чи 72,69% – від загального ресурсу. Для важких та середніх танків втрати склали, відповідно, 180% (0,9 тисячі проти 0,5 тисячі танків) та 255,56% (2,3 тисячі проти 0,9 тисячі танків) від початкової кількості; а серед легких 81,6% (17,3 тисячі проти наявних 21,2 тисячі танків). Найменших втрат зазнала легка бронетехніка – бронемашини, танкетки, тягачі, яких було втрачено близько 3,0 тисячі одиниць із наявних 13,1 тисячі, що у відносному значенні становило 22,9% від початкової кількості, або 12,55% від загального річного ресурсу (таблиця 2.3).

Таблиця 2.3 – Втрати бронетехніки РСЧА СРСР протягом 1941 року

| Бронетехніка | Наявність на 22.06.1941 року | Надходження | Загальний річний ресурс | Втрати | % втрат до початкової кількості | % втрат до річного ресурсу |
|----------------------------------|------------------------------|-------------|-------------------------|--------|---------------------------------|----------------------------|
| Всього танків, тис. шт., в т.ч.: | 22,6 | 5,6 | 28,2 | 20,5 | 90,71 | 72,69 |
| - важкі | 0,5 | 1,0 | 1,5 | 0,9 | 180 | 60 |
| - середні | 0,9 | 2,2 | 3,1 | 2,3 | 255,56 | 74,19 |
| - легкі | 21,2 | 2,4 | 23,6 | 17,3 | 81,6 | 73,31 |
| Інша бронетехніка | 13,1 | 10,8 | 23,9 | 3,0 | 22,9 | 12,55 |

Побудовано автором на основі джерела [161]

Проте союзна допомога теж не могли, в силу об'єктивних причин, одномоментно закрити потребу Радянського Союзу в танках, оскільки їх доставка – це лише частина справи, необхідно підготувати танкові екіпажі, провести їх злагодження, ознайомити технічних спеціалістів із особливостями ремонту та відновлення іноземних машин. Але все це можна зробити у разі наявності достатньої кількості танків, яких у танкових військах США було вкрай мало, а Великобританія 2/3 свого танкового озброєння втратила внаслідок невдалих бойових дій на материковій Європі та змушена була розмішувати замовлення на виробництво танків у США.



Полковник Пульніков І.Д.

Організацією ленд-лізу важкої бронетехніки займався Танковий відділ УЗК, який вважався одним із найбільш важливим, зважаючи на роль танків у веденні бойових дій на полях II Світової війни. Очолював відділ у 1942-44 роках полковник Дяченко, а згодом підполковник (пізніше – полковник) Пульніков І.Д., нагороджений за роботу в УЗК двома орденами Червоного Прапора. Окрім американської бронетехніки до його компетенції відносилися і поставки танків із Канади, які йшли як виконання британських зобов'язань. До появи УЗК, питаннями танкового ленд-лізу займалася Технічна група Амторгу, яка окрім питань

закупівлі та логістики здійснювали переклад спеціалізованої технічної літератури, необхідної для швидкого освоєння іноземної техніки в СРСР.

Всього, за радянськими даними, протягом 1941-45 років, за рахунок імпорту із США, Великобританії та Канади було отримано 10760 танків, із яких 259 – важких, 5903 – середніх, 4592 – легких, 3 – вогнеметних, 3 – танків-тральників мінних загороджень [35]. Як видно із таблиці 2.4, за системою ленд-лізу було поставлено бронетанкового озброєння фізичним обсягом 284,8 тис. тон та вартістю у 483,4 млн дол США, що становить у загальних обсягах імпорتنих поставок за цією категорією, відповідно, 66,73% за вагою та 58,45% за вартістю. Питома вага поставок танків по ленд-лізу склала 57,76% від їх кількості та 58,98% по вартості; в групі бронемашин та бронетранспортерів ці показники дорівнюють 71,9% та 85,7%. По ленд лізу було поставлено усі 130 ремонтних танків та 35,5 із 62,0 тис. тон запасних частин та обладнання по бронетанковому озброєнню (57,26% від обсягів та 60,13% від вартості).

Таблиця 2.4 – Результати імпорту бронетанкового озброєння в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Бронетанкове озброєння, тис. тон: | 426,8 | 826,98 | 284,8 | 483,4 | 66,73 | 58,45 |
| Танки, шт. | 10760 | 621,2 | 6218 | 366,4 | 57,79 | 58,98 |
| Бронемашини і бронетранспортери, шт. | 6185 | 36,29 | 4447 | 31,1 | 71,9 | 85,7 |
| Ремонтні танки, шт. | 130 | 8,5 | 130 | 8,5 | 100 | 100 |
| Ремонтні танкові майстерні, шт. | 3326 | 31,1 | 1436 | 11,3 | 43,17 | 36,33 |
| Запасні частини та обладнання по бронетанковому озброєнню, тис. тон | 62,0 | 92,96 | 35,5 | 55,9 | 57,26 | 60,13 |
| Зарядні станції для танків, шт. | 420 | 2,5 | 246 | 1,7 | 58,57 | 68 |
| Інше бронетанкове майно, тис. тон | - | 34,43 | - | 8,5 | - | 24,69 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Домовленість про поставку легких танків виробництва США була досягнута в жовтні 1941 року, коли СРСР закупив 94 танки Light Tank M3, який вже використовувався у Великобританії, де отримав назву «Stuart», а в СРСР ще й індексне позначення М3л, де буква «л» означала клас танку – «легкий». Окрім, власне, купівлі самих бойових машин було замовлено і запасні частини (повний комплект в розрахунку на 3 танки); по 1 запасній гарматі, кулемету та комплекту оптичних пристроїв (в розрахунку на 20 танків). Перші 31 танки М3л надійшли на об'явку конвою PQ-6 в порт Архангельська 20 грудня 1941 року. Протягом 1942 року в СРСР було поставлено 977 танків цього типу, з яких 298 – через Іран. До квітня 1943 року було отримано ще 255 танки [135].

Маса танку становила близько 13 тон, лобова броня сягала 45 мм, бронювання бортів та корми – 25 мм, башти – від 13 до 38 мм. Бензиновий двигун Continental W670-9A, потужністю в 250 кінських сил, розганяв танк до 50 км/год при запасі ходу в 113 км. Для заправки танка використовувався дефіцитний авіаційний бензин



*Легкий (крейсерський) танк Light Tank M3
«Stuart»*

із октановим числом не менше 92. Невеликий об'єм бензинового баку (200 л) вимагав частих заправок, адже на шосе танк використовував 140 літрів на 100 км дороги, а в умовах бездоріжжя – до 350.

Особливістю «Stuart» були високий рівень експлуа-

таційної надійності, рухливість та сильне протипіхотне озброєння, яке складалося із 37-мм гармати M5, потужності якої було достатньо для впевненого ураження будь-якого німецького танку початкового періоду війни (на відстані 100 м пробивала 50 мм броні, чого не могли зробити ні радянська 45-мм, ні британська 42-мм гармати) та від 3 до 5 кулеметів калібру 7,62 Browning M1919A4, один із яких був зенітним. В боєкомплект танку входило 116 гарматних снарядів та 6400 патронів калібру 7,62-мм. Екіпаж машини складався із 4 танкістів.

Танки Light Tank M3 направлявся на озброєння легких танкових батальйонів, які діяли як у складі танкових бригад, так і в якості окремих підрозділів. Ці батальйони могли комплектуватися як виключно американськими легкими танками, так і вперемішку із їх радянськими аналогами БТ-7, Т-26, Т-60, Т-70. Найбільш масовим використанням М3л було на південному фланзі радянсько-німецького фронту, під час битви за Кавказ у 1942-43 роках, вони використовувалися під час Новоросійської десантної операції на початку 1943 року (563-ій окремий танковий батальйон, що нараховував 30 танків «Stuart»).

Не дивлячись на те, що М3л за основними параметрами переважав основний радянський легкий танк Т-70, американську машину у діючій армії не любили. Причинами цього були завеликі габарити танку при відносно тонкій броні, відсутність ефективного протитанкового озброєння (танкова 37-мм гармата, починаючи з другої



Взвод танків М3л на радянсько-німецькому фронті

половини 1942 року, перестала відповідати вимогам танкового бою), потреба у ретельному технічному обслуговуванні бойової машини, що, у свою чергу, вимагало відмінної підготовки механіків-водіїв та техніків танкових рот. Усе це, в поєднанні частим тактично неграмотним використанням М3л радянським командуванням, створило негативний ореол навкруги, в цілому, непоганого танка.

Не дивлячись на негативне ставлення радянських танкістів, Light Tank М3 – найбільш масовий легкий танк II Світової війни (випущено 22,7 тис. шт.), застосовувався на Східному фронті протягом усього часу бойових дій. Станом на 1 січня 1944 року на озброєнні в СРСР перебувало 424 танки, із яких 141 танк було втрачено у наступні півроку. У деяких частинах ці танки зустріли і перемогу – на кінець березня 1945 року у складі 1-ої кінно-механізованої групи 2-го Українського фронту нараховувалося 20 танків М3л.

Серед танкових поставок із США помітне місце займають надходження середнього танку М3, який випускався із 1941 року для потреб як армії США, де отримав назву «Генерал Лі» так і на замовлення Великобританії у танкових підрозділах якої його прозвали



Середній танк M3 Lee

«Генерал Грант». В Радянському Союзі, окрім вищезазначених назв, використовувалося також індексне позначення цієї машини М3с, де буква «с» означала «середній». Це пояснюється великою плутаниною в індексації американської зброї, де лише під індексом М3 випускалися лег-

кий танк, середній танк, бронетранспортер, гармата.

Американськими конструкторами М3с було створено протягом кількох тижнів на основі середнього американського танку М2. Новий танк поєднував в собі як архаїчні риси, притаманні танкобудуванню часів I Світової війни, так і враховував досвід розвитку танкової техніки. З досвіду війни 1914-18 років було запозичено трирівневе розміщення озброєння, поміщення основного виду озброєння – гармати у 75-мм у спонсоні (навікруглому виступі в борту) з правої сторони танку, використання бокових люків, які послаблювали броньовий захист. До сучасних, на той час, рис танку слід віднести потужне озброєння, яке налічувало 2 гармати калібром 75-мм та 37-мм і 4 кулеметів Браунінга М1919 калібру 7,62-мм. Усе це перетворило М3с на гібрид самохідної установки і танка, не дозволивши в повній мірі використовувати переваги ні першого ні другого типу бронетехніки.

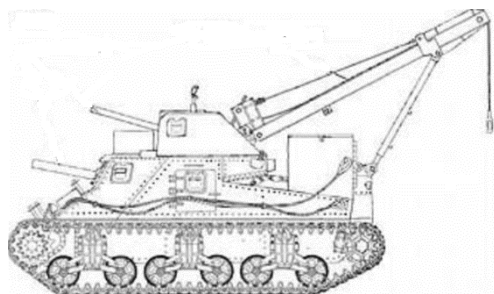
Екіпаж М3с складався із 6-7 танкістів. Маса танку була близько 28 тон, броньовий захист лобової частини досягав 50 мм, корми та бортів – 38 мм, даху та днища – 12,7 мм. Карбюраторний двигун марки Continental R975 EC2 на 9 циліндрів забезпечував 340 кінських сил та швидкість, на твердому ґрунті, у 40 км/год. Боекомплект складав 50 снарядів калібру 75-мм, 178 снарядів калібру 37-мм, 9000 патронів калібру 7,62-мм. Танки М3с були радіофіковані.

В цілому ж, бойове застосування танка, засвідчило невідповідність основних параметрів сучасному танковому бою – його габарити (в першу чергу, висота), невеликий кут горизонтального наве-



Танкова колона М3 Lee

дення 75-мм гармати, слабкість двигуна, тактичне використання в умовах пересіченої місцевості Східного фронту та подальший ріст броньованого захисту і озброєння ворожих танків та протитанкових гармат зумовили відмову від його подальшого використання. Цікаво, що серед можливих варіантів використання танку М3с було застосування його в якості бронетранспортера для перевезення 10 бійців озброєних автоматами. При цьому, танковий екіпаж



Броньована ремонтно-евакуаційна машина М31

мав можливість вільного ведення вогню із усього танкового озброєння.

Після відмови від використання М3с в якості танка, частину серійних машин переобладнали в броньовані ремонтно-евакуаційні машини (БРЕМ), які отримали індекс М31. На місце 37-

мм гармати монтувався кран-стріла вантажопідйомністю від 4,5 до 13,6 тон, БРЕМ оснащувався потужною лебідкою, великою кількістю необхідних інструментів. Для введення в оману ворога на М31 ставилися муляжі штатного гарматного озброєння. В Радянський Союз надійшло 127 таких машин. У США на базі М3с було створено цілу лінійку бойової техніки – САУ, тягачі, танки-тральщики, прожекторні танки.

Всього промисловістю США було випущено 4526 танків М3с, 1336 із яких було відправлено в Радянський Союз, військовою приємкою якого було отримано 976 танків цього типу, решта машин або загинула під час транспортування морем, або ж була перенаправлена іншим адресатам. Не дивлячись на, переважно, негативні відгуки радянських танкістів, танк М3с продовжував воювати до кінця II Світової війни – станом на 1 червня 1944 року в діючій армії залишалися 143 танки, на 1 січня 1945 року нараховувалося 118 бойових машин, із яких 16 танків було втрачено безповоротно до травня 1945 року. А один М3с числився у складі військ Забайкальського фронту під час бойових дій із Японією [133].



Середній танк М4А2 «Sherman»

Найбільш масовим та вдалим середнім танком іноземним танком, що використовувався на радянсько-німецькому театрі бойових дій став американський М4 «Sherman», який почали поставляти в СРСР із кінця 1942 року. Причиною появи танків М4 стала, як це не дивно, невдача у проектуванні

та бойовому використанні танку М3 Lee, який не відповідав вимогам танкового бою. Тому, відразу після створення цього танку американські конструктори взялися за проектування нового середнього танку із 75-мм гарматою в обертовій башті, який в майбутньому став основною бойовою машиною танкових підрозділів військ західних союзників СРСР.

Всього було випущено близько 49,2 тис. танків М4 у шести основних серійних модифікаціях, які відрізнялися між собою типом силової установки (бензиновим або дизельним двигуном) та калібром гармати (75-мм із довжиною ствола у 37,5 калібри і 76-мм із довжиною ствола у 52 калібри). В СРСР поставлялися танки модифікації М4А2, яких було випущених 10960 одиниць, причому за системою ленд-лізу радянській стороні було надіслано 4063 танки (1990 із 75-мм гарматою та 2073 танки із 76-мм гарматою). Реально ж, було отримано 3664 танки: 36 – 1942 року; 469 – 1943 року; 2345 – 1944 року та 814 – 1945 року.

Екіпаж М4А2 складався із 5 танкістів. Маса танку була від 31 до 33 тон, броньовий захист лобової частини досягав від 108 до 51 мм, корми та бортів – 38 мм, даху та днища – від 12,7 до 19 мм. Два дизельні двигуни марки GMC 6-71 на 6 циліндрів забезпечував 375 кінських сил та швидкість, на твердому ґрунті у 40 км/год і запас ходу в 240 км. Танк озброювався 75 або 76-мм гарматою, 2 кулеметами Browning M1919A4 калібру 7,62-мм та зенітним кулеметом 12,7-мм Browning M2HB, 50,8-мм димовим гранатометом. У якості особистої зброї екіпажу, танки комплектувалися одним пістолетом-кулеметом Томпсона. Боекомплект складав 97 снарядів калібру 75-мм (71 снаряд для гармати калібру 76-мм), 3600 патронів калібру 7,62-мм, по 300 патронів калібру 12,7-мм і 11,43-мм та 12 димових гранат [182, с. 5-12].

Перші танки М4А2 надійшли в СРСР у листопаді 1942 року та були передані на озброєння 5-ій гвардійській танковій бригаді. У звіті зазначеного військового підрозділу про використання американських танків в умовах бойових дій було відмічено що дякуючи великій швидкості танк зручний для переслідування ворога, має велику маневреність; озброєння повністю відповідає; наявні осколочні та бронебійні снаряди, пробивна здатність останніх велика; 75-мм гармата та два кулемети у роботі безвідмовні; до недоліків танка віднесено його висоту, що перетворює його на зручну мішень.

Влітку 1943 року на Науково-дослідному бронетанковому полігоні пройшли випробування танку М4А2 з метою встановлення надійності як його окремих агрегатів так і в цілому. За результатами випробувань було встановлено наступне «1). Американський танк М4А2 володіє доброю надійністю в експлуатації та вимагає мінімум часових затрат на своє обслуговування. 2). Дотримання пері-

одичності та обсягів технічного обслуговування танку, вказаних у «Пам'ятці екіпажу танка М4А2» забезпечує нормальну та надійну експлуатацію танка. 3). Двигуни фірми GMC надійно працюють на вітчизняному дизельному паливі марки «ДТ» та дизельному маслі. Заміну масла в двигуні необхідно проводити після 50-60 годин його роботи. 4). Трансмісія танка може нормально пропрацювати 4000-5000 км без заміни американської заправки маслом SAE-50, з яким танки прибувають в СРСР. Дозаправку трансмісії необхідно проводити вітчизняним авіамаслом «МК» або «МС». 5). Металічна і гумометалічна гусениця за рівнем свого зчеплення з ґрунтом в літніх умовах рівноцінні. Використання металічної гусениці суттєво знижує надійність трансмісії» [18, с. 90-91].



Танки М4А2 зі складу 1-ого механізованого корпусу РСЧА, травень 1945 року

Під час Курської битви у складі військ Центрального фронту діяв 299-ий окремий танковий полк озброєний 38 танками М4А2. Проте масове використання цих бойових машин припало на початок 1944 року. Так, 3-ій гвардійський Сталінградський танковий корпус на літо 1944 року у своєму складі нараховував 196 танків, із

яких радянських Т-34 – 16 машин, а кількість М4А2 складала 110 танків. У січні 1945 року цей корпус взагалі повністю перейшов на іноземну матеріальну частину та нараховував 176 М4А2 і 21 МК III «Valentine». Американські танки, у кількості 183 одиниць, якими було повністю озброєно 9-ий гвардійський механізований корпус 6-ої гвардійської танкової армії, використовувалися у бойових діях проти Японії на Далекому Сході, взявши участь у прориві Манчжуро-Чжалайнурського та Халун-Аршаїського укріплених районів, подоланні гірського хребта Великий Хінган, оволодінні містами Чанчун, Мукден, Цицикар, Жехе, Дай-рен, Порт-Артур.

Зменшення кількості імпорту американських танків припадає на 1943 рік, коли радянській промисловості вдалося налагодити випуск танків на заводах Нижнього Новгороду та Уралу. Проте по польових ремонтних майстернях, імпорт залишався сталим – 50-60% в порівнянні з радянським виробництвом. А по деяких видах – електроремонтних, радіоремонтних та артмайстерень, які радянська промисловість не випускала, питома вага становила 100% [27, с. 234].

Окрім танкового ленд-лізу в СРСР поставлялися і броньовані машини на колісному або гусеничному ході для перевезення піхотинців на полі бою. Транспортних засобів такого класу в радянській армії не було взагалі. Найбільш вдалим представником цього типу стали американські колісні повнопривідні бронетранспортери М3А1 «Scout Car» фірми «White», яким забезпечувалися радянські розвідувальні та мотоциклетні підрозділи («Scout» перекладається з англійської як «розвідник»). М3А1 при масі у 5,6 тон мав лобову броню товщиною



Колісний бронетранспортер М3А1 «Scout Car»

в 12,7-мм, бортову – у 7,6-мм та кормову – в 6,35-мм. Обладнувався карбюраторним двигуном із водяним охолоджен-

ням фірми «Hercules» потужністю в 110 кінських сил, який забезпечував максимальну швидкість у 88 км/год із запасом ходу в 360 км. Бронетранспортер було озброєно 2 кулеметами: 12,7-мм М2НВ та 7,62-мм М1919А4 із боезапасом у 600 великокаліберних патронів та 8000 патронів гвинтівочного калібру. Озброєння встановлювалося на рейці, яка дозволяла переміщувати його по периметру броньованого кузова. Частина «Скаутів» оснащувалася барабанною лебідкою для самовитаскування, яка монтувалася перед двигуном машини.

Радянський Союз отримав більше 3000 МЗА1 «Scout Car» (із загальної кількості 20918 випущених американською промисловістю у 1941-44 роках), який швидко завоював популярність в діючій армії. Машина могла перевозити 8 бійців, із яких 2 – були членами екіпажу (водій та кулеметник). Окрім транспортування піхотинців, бронетранспортер МЗА1 використовувався у якості тягачів для артилерії калібру 45-мм, 57-мм, 76-мм; як засіб евакуації поранених із поля бою (у санітарному варіанті могли перевозити двох важкопоранених, або 3-4 легкопоранених бійців); у якості командно-штабної машини [19, с. 201].



Бронетранспортер МЗА1 «Scout Car» у бою на вулицях Відня

В «Зауваженнях по бойовому використанню бронетранспортерів та бронеавтомобілів розвідувальними частинами та

з'єднаннями 4-ої гвардійської танкової армії» від 21.07.1945 року відзначено, що «...бронетранспортер М3А1 є одним із найкращих засобів для ведення розвідки під час будь-яких видів бою. Велика швидкість, висока прохідність, броньовий захист забезпечує від ураження стрілецьким вогнем; існує можливість вільного розміщення 6-8 бійців, сильне озброєння, майже безшумна робота двигуна дозволяє близько і раптово підійти до об'єкту розвідки не виявивши себе. Проте присутні і певні недоліки – форма кузова бронетранспортера не сприяє рикошетам ворожих куль та осколків; обладнаний пневматичними та вузькими колесами, внаслідок чого машина швидко в'язне в умовах бездоріжжя, низький виріз броні у задній частині кузова не забезпечує захист екіпажу від ворожого вогню з тилової сторони; частий вихід з ладу шестерень заднього мосту через надмірну потужність двигуна. Висновки – бронетранспортер М3А1 є кращою бойовою розвідувальною машиною, яка виправдала себе у військових діях. Рекомендується створити вітчизняний бронетранспортер по типу М3А1, посиливши його озброєння дрібнокаліберною гарматою, змінивши кут нахилу броні та наростивши задню ділянку кузова. Ходову частину сконструювати напівгусеничною, або на трьохосній основі із двохскатними колесами» [11].

На озброєнні радянських військових частин М3А1 перебував до 1947 року та став прототипом при створенні першого радянського бронетранспортера БТР-40.



Напівгусеничний бронетранспортер М3А1

Ще одним бронетранспортером, що поставлявся по ленд-лізу, але вже напівгусеничного типу, стала легкоброньована машина,

яка за американською класифікацією отримала індекс М3. Машина була дуже схожою на броньований артилерійський тягач М2, але мала більш довгий корпус, 3 членів екіпажу (а не 2, як у М2), відразу обладнувалася сидіннями для 10 бійців, які сиділи спиною до бортів а в кормовій частині – дверкою для десантування. Також були відмінності у розташуванні штатного озброєння бронетранспортера. Масою у 9 тон вона стала не лише бронетранспортером для піхоти, але й базою для розміщення на своїй платформі самого різноманітного спектру озброєнь – гармат (протитанкових і автоматичних зенітних) або кулеметів (великокаліберних і зенітних).

Випускалася з червня 1941 року по 1944 рік американськими фірмами White Motor Company, Autocar і Diamond T Motor Car Company, International Harvester. Всього було випущено близько 12,5 тисяч бронетранспортерів модифікації М3 та 2862 модернізовані машини модифікації М3А1. Всього, за системою ленд-лізу, в СРСР надійшло 413 бронетранспортерів М3, виробництва компанії International Harvester, із яких у війська потрапило 118 одиниць. Причому використовували їх не за прямим призначенням, а у якості тягачів для зенітних 85-мм та протитанкових 100-мм гармат. [17 с. 29].

2.1.3 Ленд-ліз артилерійського озброєння та боєприпасів

В роботі історика А. Широкограда «Артиллерия в Великой Отечественной войне» відзначено, що *«Поставки артиллерийского вооружения, осуществляемые США и Великобританией в 1941–1945 гг., практически не сыграли сколько-нибудь заметной роли в разгроме Германии. Они были невелики по объему, и большая часть их пришла на заключительные месяцы войны, то есть значительная часть артсистем просто не успела попасть на фронт»* [226, с. 17]. На перший погляд, із цим твердженням можна погодитись, проте, як відомо, диявол приховується у деталях. Аналіз номенклатури поставок артилерійського озброєння дозволяє зробити дещо інші висновки – при здійсненні поставок обиралися ті види озброєнь, які:

– по-перше – вже перебували в достатній кількості у військових частинах союзників та які можна було поставити без зниження свого військового потенціалу, або ж виробництво яких можна було налагодити у найшвидші терміни;

– по-друге – обиралися або універсальні (зенітні), або вузькоспеціалізовані (протитанкові) види артилерійських систем, які були необхідні для ведення боротьби із літаками та танками ворога. Як правило, ведучи вогонь прямою наводкою, втрати таких гармат були найбільшими, на відміну від гармат великих калібрів, які найбільш ефективними були при стрільбі із закритих позицій на значній відстані від лінії фронту;

– по-третє – поставлялися такі види озброєння, які були відсутні в Радянському Союзі та закривали прогалини в озброєнні Червоної армії. В першу чергу це стосується самохідних зенітних установок;

– по-четверте – окрім поставок власне гармат, надходило також інше артилерійське устаткування, необхідне для ведення дієвого вогню. В перше чергу це стосується пристроїв для управління зенітним вогнем (ПУАЗВ), дальномірів, гарматних квадрантів тощо;

– по-п'яте – до складу артилерійського ленд-лізу, традиційно, радянські та російські дослідники не включають того озброєння, яке встановлювалося на різних видах бойової техніки, в першу чергу, бойових кораблях, транспортних суднах та літаках.

Вперше питання артилерійського ленд-лізу було порушено на 8-ий день війни у телеграмі народного комісара закордонних справ В. Молотова до посла СРСР в США К. Уманського у якій містилася директива, п'ятим пунктом якої стояло питання з'ясування можливості закупівлі в кредит *«зенітні гармати від 25 до 47 міліметрів – 20 тисяч штук з боєкомплектom»*. В цей же день, 29 червня 1941 року, відбулася розмова В. Молотова із послом США в СРСР Штейнгардтом у якій радянський нарком проінформував посла в зацікавленості придбання у США поряд із літаками та стратегічними товарами ще й зенітних гармат. Серед першочергових видів озброєння, які були названі Й. Сталіном в його розмові із Г. Гопкінсом, особистим представником американського президента, у липні 1941 року, було названо автоматичні зенітні гармати калібром від 20 до 37 міліметрів та великокаліберні кулемети.

Такий інтерес Радянського Союзу був обумовлений кількома факторами:

- моральною та фізичною застарілістю частини зенітної артилерії Червоної армії на озброєнні якої ще перебувало близько 1350 зенітних гармат дореволюційних зразків зі слабкою балісти-

кою. Багато зенітних гармат використовувалися без ПУАЗВ, що у свою чергу зводило нанівещь ймовірність влучання у ворожі літаки;

- недостатністю засобів протиповітряної оборони у військах. На початку війни основним мобільним засобом протиповітряної оборони військ були спарені або зчетверені кулемети систем Дегтярьова або Максима. Кількість великокаліберних кулеметів ДШК, як найбільш ефективної стрілецької зенітної зброї, в армійських частинах взагалі обчислювалася кількома сотнями (станом на 01.01.1942 р. – 720 одиниць);
- величезними втратами радянських авіаційних підрозділів, особливо на прикордонних аеродромах, що виводило на перше місце роль зенітної артилерії у налагодженні протиповітряної оборони як прифронтової смуги, так і тилкових районів;
- можливість використання зенітних гармат в якості універсальних артилерійських засобів – як показала практика, наявність бронебійних та скалкових набоїв у їх боєкомплектах становила грізну загрозу не лише для авіації ворога, але й його живій силі та техніці.

Секретним протоколом Московської конференції представників СРСР, США та Великобританії було досягнуто згоди про постачання в період із жовтня 1941 по червень 1942 років озброєнь та стратегічних матеріалів серед яких важливе місце відводилося артилерії (таблиця 2.5).

Таблиця 2.5 – Артилерійський ленд-ліз за Московським протоколом у 1941-42 роках

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|---|------------------|---|
| 1. | Зенітні гармати калібром 37-мм, 45-мм, 75-мм, 90-мм із боезапасом | по 300 в місяць | 152 зенітні гармати калібром 90-мм з боезапасом із США протягом 9 місяців |
| 2. | Протитанкові гармати калібром від 37-мм до 60-мм | по 300 в місяць | 756 гармат калібру 37-мм протягом 9 місяців та 500 двохфунтових (калібр 42-мм) гармат з 1000 снарядів на гармату протягом 9 місяців з Великобританії |
| 3. | Протитанкові рушниці калібром від 12-мм до 19-мм з боеприпасами | по 2000 в місяць | З Великобританії по 200 в місяць, калібром 14-мм з 200 патронами на рушницю. Починаючи із січня 1942 року – збільшення місячної норми до 250 одиниць, а з березня – по 300 рушниць на місяць із подальшим збільшенням |

Побудовано автором на основі джерела [172]



*Капітан 1-ого рангу
Кирилюк А.Н.*

Питаннями поставок артилерійського озброєння за системою ленд-лізу опікувався артилерійський відділ УЗК. Заступником начальника цього відділу був капітан 1-ого рангу Кирилюк Антон Нестерович, уродженець міста Житомира, нагороджений за свою службу у США 6 радянськими орденами: Червоного прапора (двічі), Червоної зірки (тричі) і Леніна – рекорд серед співробітників УЗК. Із одного з його нагородних листів можна дізнатися, що у складі закупівельної комісії він перебував із самого початку її створення; у своїй роботі особливої уваги приділяв поставкам зенітних гармат та обладнанню торгових суден засобами

протиповітряної оборони. Окремо наголошувалося, що завдяки його ініціативі та «пробивному» характеру, вдалося озброїти більше 200 радянських торгових суден, а велика кількість гармат була поставлена понад план. Таким успіхам Кирилюк А.Н. завдячував своєму знанню англійської мови, яку знав у обсягах достатніх для ведення переговорів з американськими партнерами, як військовими так і представниками промислових кіл, які виготовляли озброєння.

Аналіз заявок СРСР та можливостей поставок засвідчує той факт що можливості союзників не могли покрити зростаючі потреби Радянського Союзу в силу як фізичної відсутності необхідної зброї так і неможливості перебудувати своє виробництво на військовий лад в короткі терміни. При цьому, зенітні засоби виділялися США, які перебували далеко від театру військових дій та яким не могла загрозувати німецька авіація, а протитанкові гармати та рушниці – від Великобританії, для якої ситуація була протилежною – вона була в зоні ефективного ураження ворожої авіації, проте її

острівне становище нівелювало можливості танкових частин Вермахту, яким необхідно було подолати протоку Ла-Манш.

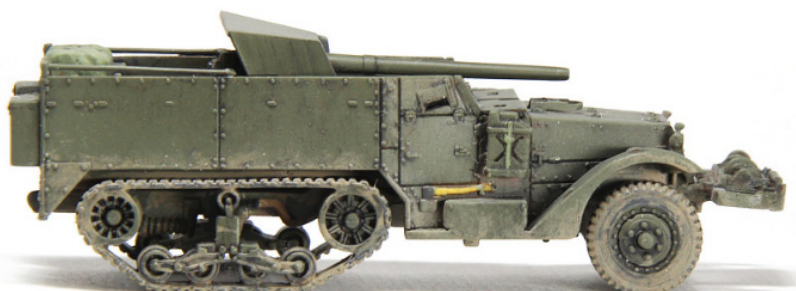
Обсяги постачання артилерійського та стрілецького озброєння у загальному імпорті озброєння та військового спорядження склали 13,5%, а у структурі цього ж показника за результатами ленд-лізу – 19,3%. Питома вага ленд-лізу в поставках артилерії та стрілецького озброєння складала 80,53% у фізичному вимірнику та 86,89% – у вартісному. За багатьма товарними позиціями ленд-ліз на 100% «закривав» імпорт – зенітні гармати калібру 90-мм і 120-мм, морські гармати калібру 127-мм, 120-мм, 76-мм, протитанкові 37-мм гармати; самохідні гармати та самохідні зенітні установки; пристроях та запасних частинах для артилерійського озброєння. Практично на 100 % по зенітних гарматах 37-мм і 40-мм калібрів – 99,93%. Суттєві показники ленд-лізу були і в імпорті боєприпасів та порохів, відповідно, у фізичному обсязі – 81,38 та 75,39% і у вартісному вимірнику – 85,15% та 70,99 (таблиця 2.6).

Таблиця 2.6 – Результати імпорту артилерійського озброєння в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Артилерійське озброєння і боєприпаси, тис. тон: | 496,7 | 738,41 | 400,0 | 641,62 | 80,53 | 86,89 |
| Гармати зенітні, калібром 90-мм, шт. | 268 | 20,8 | 268 | 20,8 | 100 | 100 |
| Гармати зенітні, калібром 40 - 37-мм, шт. | 5849 | 180,04 | 5845 | 180,0 | 99,93 | 99,98 |
| Гармати зенітні Ерлікон, штук | 2221 | 15,0 | 1848 | 12,9 | 83,21 | 86 |
| Гармати зенітні, калібром 120-мм, шт. | 4 | 0,54 | 4 | 0,54 | 100 | 100 |
| Гармати морські, калібром 127-мм, шт. | 144 | 8,64 | 144 | 8,64 | 100 | 100 |
| Гармати морські, калібром 76-мм, шт. | 489 | 7,1 | 489 | 7,1 | 100 | 100 |
| Гармати протитанкові, калібром 37-мм, шт. | 35 | 0,13 | 35 | 0,13 | 100 | 100 |
| Самохідні гармати, шт. | 807 | 8,6 | 807 | 8,6 | 100 | 100 |

| | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Самохідні зенітні установки, шт. | 1000 | 12,6 | 1000 | 12,6 | 100 | 100 |
| Боєприпаси, тис. тон | 226,1 | 343,5 | 184,0 | 292,5 | 81,38 | 85,15 |
| Порох, тис. тон | 163,8 | 105,5 | 123,5 | 74,9 | 75,39 | 70,99 |
| Озброєння торгових суден, тис. тон | 4,3 | 17,14 | 3,7 | 14,93 | 86,05 | 87,11 |
| Пристрої та запасні частини артилерійського озброєння, тис. тон | 1,8 | 7,7 | 1,8 | 7,7 | 100 | 100 |
| Інше артилерійське озброєння і майно, тис. тон | - | 11,22 | - | 0,23 | - | 2,05 |

Побудовано автором на основі джерела [35]



САУ Т48

З початком бойових дій змішана американо-британська комісія по проектуванню, розробці та створенню озброєння прийняла рішення про розробку самохідної гармати середнього калібру для боротьби з танками. В якості самохідного шасі було прийнято рішення про використання бронетранспортеру М3, а основним озброєнням стала 6 фунтова (57-мм) англійська гармата, яка випускалася за ліцензією у США під індексом М1. Гармата розганяла свій снаряд до швидкості 900 м/с та забезпечувала впевнене пробиття танкової броні товщиною у 60 мм на відстані 1000 метрів. Самохідка не мала даху, а гармата та екіпаж захищалися коробом із цементованої протиккульової броні. Екіпаж становив 5 осіб, а боєкомплект гармати – 99 пострілів. Самохідка могла розганятися до 70 км/год, а запас ходу становив близько 340 км.

Бойове використання підрозділів, озброєних САУ Т48, в умовах радянсько-німецького фронту, дозволило виокремити позитивні

та негативні сторони американської самохідки. До плюсів бойової машини було віднесено, в першу чергу, її самохідне шасі – потужність двигуна, швидкохідність, здатність здійснювати швидкі марші на великі дистанції. До мінусів – неможливість ведення боротьби з важкими танками ворога (характерна і для радянських легких САУ), низька маневреність на полі бою, великі габарити САУ вимагали більших об'ємів земляних робіт при окопуванні машини, вразливість для куль та осколків радіатора і ходової частини, відсутні. Недостатня захищеність екіпажу САУ від дій ворожої піхоти зумовила включення, із кінця 1944 року, додаткового стрілецького озброєння для екіпажу самохідки, яке складалося із одного ручного кулемета Дегтярьова та 3 пістолет-кулеметів Шпагіна. Основне тактичне призначення бригад, озброєних самохідками Т48 полягало у виконанні ролі мобільного протитанкового резерву корпусу або армії. В такому разі установки перебували в глибині військових порядків та прикривали танконебезпечні напрями, ведучи вогонь, переважно, із засад. Бригади могли діяти і подивізіонно, підсилюючи своїм озброєнням піхотні та танкові підрозділи.



САУ GMC M10

В березні 1944 року директивою Генерального штабу Червоної Армії 107-ий та 503-ий навчальні танкові батальйони були переформовані у 1223-ий та 1239-ий самохідно-артилерійські полки на озброєння яких було пере-

дано по 21 винищувачу танків американського виробництва GMC M10, які були прийняті на озброєння армії США у червні 1942 року та добре себе зарекомендували в боях у Північній Африці навесні 1943 року. Всього Радянський Союз через Іран отримав 52 самохідних артилерійських установок зазначеного типу: 2 із яких були використані для проведення випробувань; 42 – пішли на укомплектування полків, решта – на навчання екіпажів та поповнення бойових втрат матеріальної частини. Машини надійшли трьома ешелонами

в містечко Клязьма у Підмосков'ї, де знаходився Навчальний центр самохідної артилерії.

Протитанкова САУ М10 отримала неофіційну назву «Wolverine» – «Росомаха» та була побудована на базі середнього танка М4А2, при цьому башта самохідки була обертовою (на відміну від радянських САУ) та оснащувалася гарматою М7 калібру 76,2-мм, яка за своїми балістичними властивостями мало поступалася знаменитій німецькій 88-мм зенітці «*Acht-acht*», на основі якої було розроблено танкові гармати для німецьких важких танків Panzerkampfwagen VI Ausf. H1 «Тигр». Додатковим бонусом самохідки було її обладнання прицілами для стрільби із закритих позицій, в тому числі, вказівником азимуту та кута підняття стволу [134].

Окрім потужної гармати самохідка була оснащена кулеметом М2НВ системи Браунінга калібром 12,7-мм, який можна було використовувати як проти живої сили ворога так і в якості зенітного засобу. Боекомплект складався із 54 снарядів та 1000 патронів до кулемета. До екіпажу входило 5 бійців.

Перед власне бойовим використанням САУ пройшла випробування у Науково-дослідному інституті бронетанкової техніки (м. Кубінка) та на Гороховецькому артилерійському науково-випробувальному дослідному полігоні. За результатами ходових та артилерійських випробувань було зроблено висновок, що за своїми ходовими якостями установка відповідає кращим радянським аналогам та ідентична танку М4А2; великий розмір башти забезпечує зручне розміщення та ефективну бойову роботу екіпажу; агрегати та механізми гармати надійні, за виключенням ходової частини, яка несе на собі найбільше навантаження. Також до суттєвих недоліків було віднесено відкриту башту самохідки, що створювало небезпеку високої вразливості екіпажу внаслідок стрілецького вогню, дії авіації, мінометів і артилерії, а також гранат та пляшок із запальною рідиною. Артилерійські стрільби боеприпасами американського калібру засвідчили впевнене пробиття броні товщиною у 120 мм на відстані 500 метрів, у той час як радянські снаряди на цій же відстані вражали 100 мм танкової броні.

Цікавий факт у складі 1223-ого самохідно-артилерійського полку, на скромній посаді стрільця-радиста САУ М10, воював уродженець міста Кременчука, майбутній відомий радянський кіноактор Воло-



Володимир Заманський в ролі поліцая Лазарева в кінофільмі «Перевірка на дорогах»

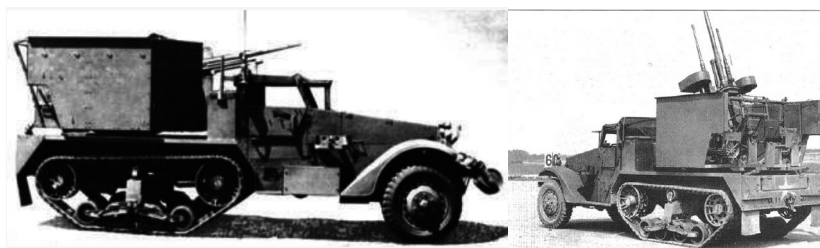
димир Петрович Заманський. В ході боїв його САУ було підбито, а самого В. Заманського – важко поранено. Актору завжди вдавалося чудово зіграти ролі військових, але найбільш вдалим у нього вийшов образ поліцая Олександра Лазарева, який перейшов на сторону партизан, у кінофільмі «Перевірка на дорогах».

Ленд-ліз самохідок М10 було припинено в зв'язку із масовим надходженням танків М4А2, гармати яких володіли приблизно такими ж характеристиками, що і САУ

М10, проте мали закриту башту, що підвищувало живучість екіпажу.

В переліку самохідних гармат значиться поставка 100 одиниць із гарматою калібром у 37-мм. Можна впевнено стверджувати що за цією позицією приховується одна із модифікацій самохідної зенітної установки М15. Машина була побудована на базі напівгусеничного бронетранспортера М3, мала кругове бронювання та обладнувалася бойовим модулем Combination Mount М54, який складався із гармати та двох кулеметів Браунінга калібру 12,7-мм, що розміщувалися пообіч та використовувалися з метою націлювання зброї головного калібру. Модуль розміщувався у відкритій обертовій на 360⁰ башті в кузові бронетранспортера, його обслуговували 2 бійці обслуги, які здійснювали наведення в горизонтальній та вертикальній площинах. Для нічної стрільби передбачалося освітлення прицільної сітки. Для ведення інтенсивної стрільби було встановлено систему повітряного охолодження гарматного ствола. Боекомплект гармати складав 200 набоїв, а кулеметів – по 600 на ствол. Бойове використання установки було ефективним на відстані до 1500 метрів та мало суттєвий недолік – за рахунок значної маси гарматного модуля не було можливості оперативно переносити вогонь по швидкісних цілях які летіли на малій висоті.

За ленд-лізом було направлено 100 одиниць модифікації M15A1 (із близько 1650 випущених), яка мала нижчий силует та меншу масу в порівнянні із своїми попередниками.

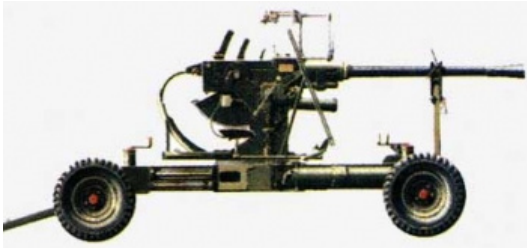


Зенітні самохідні установки M15 та M17

Мобільним зенітним засобом в підрозділах радянської армії, здатним ефективно протидіяти не лише авіації ворога, але й вести боротьбу із піхотою, транспортними засобами, бронетранспортерами, стали самохідні установки M17. Їх виробництво почалося в грудні 1943 року, практично уся серія, а це 1000 установок, була поставлена в Радянський Союз. ЗСУ M17 була побудована на базі напівгусеничного бронетранспортера M5 та озброювалася 4 кулеметами Браунінга M2HB калібру 12,7-мм, встановлених на турелі Maxson. Система ведення вогню була електрифікована, механізми дозволяли робити поворот в горизонтальній площині із одночасним веденням вогню по цілі із використанням коліматорного прицілу. Боекомплект становив 2400 патронів калібру 12,7-мм.

По 10-20 самохідних установок M15A1 та M17 включалися у штат зенітно-артилерійських полків механізованих та танкових корпусів і використовувалися не лише для прикриття прифронтових та тилкових районів, але й включалися до складу передових наступальних загонів беручи участь у раптовому захопленні стратегічних транспортних вузлів, мостів, переправ та населених пунктів. Дуже добре проявили себе ЗСУ M17 під час ведення вуличних боїв – для протидії німецьким солдатам, озброєним «фаустпатронами», та для прикриття радянських штурмових груп.

Серед поставок зенітних гармат безсумнівним лідером були 40-мм автоматичні гармати M-1 типу «Vofors», яких надійшло в Радянський Союз близько 5400. Такі значні обсяги пояснюються



Зенітна 40-мм гармата М-1

щувало підготовку зенітних розрахунків [156, с. 11]. У військах до середини 1944 року відчувався сильний брак дрібнокаліберної зенітної артилерії, яка чудово зарекомендувала себе в боротьбі із німецькими літаками на низьких висотах та легкою бронетехнікою і живою силою ворога на землі.

Станом на 22 червня 1941 року у військах нараховувалося 1370 таких зенітних систем (втрати на 01.01.1942 року – 1204), а всього протягом бойових дій, із врахуванням поставок за ленд-лізом, надійшло близько 19000 гармат калібру 37-мм та 40-мм. Таким чином, поставки за ленд-лізом у 3,9 рази перевищували передвоєнну їх кількість та становили 28,5% від загального обсягу.



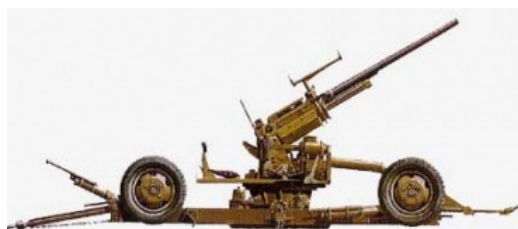
Зенітна гармата Oerlikon, калібру 20-мм

На другому місці по поставках зенітної артилерії були 20-мм автоматичні гармати швейцарської фірми Oerlikon, яких надійшло 2221 штук, із них 1848 (86%) – за ленд-лізом. Гармата мала невелику вагу у 62 кілограми, могла монтуватися на мобільні та стаціонарні платформи, колісних станках, особливо добре себе зарекомендувала на бойових кораблях (в основному, Північного та Балтійського флотів) та озброєних торгових судах. Барабанні магазини на 30 набоїв (скалкових, скалково-трабуючих, бронебійних, бронебійно-запалювальних) забезпечували

наявністю на озброєнні Радянського Союзу 37-мм зенітних автоматичних гармат типу 61-К та 70-К, які мали із М-1 спільного прототипа – шведську гармату калібру 40-мм Bofors L60. У свою чергу це значно спрощувало

на другому місці по поставках зенітної артилерії були 20-мм автоматичні гармати швейцарської фірми Oerlikon, яких надійшло 2221 штук, із них 1848 (86%) – за ленд-лізом. Гармата мала невелику вагу у 62 кілограми, могла монту-

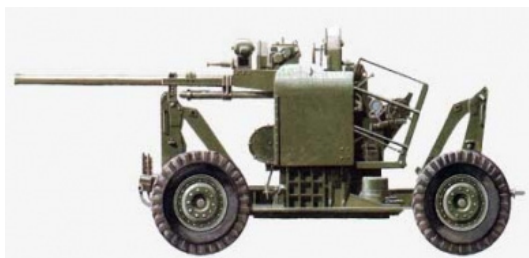
великий темп стрільби, яка велася по повітряних цілях на відстань до 2500 метрів. Всього в роки війни було випущено близько 124 тисяч гармат цього типу.



Зенітна гармата M1A2, калібром 37-мм

Серед стаціонарних засобів зенітного ураження в СРСР по системі ленд-лізу, за американськими даними, надійшло 340 автоматичних гармат M1A2 калібру 37-мм. Призначена для стрільби по повітряних цілях на дальність до

3500 метрів та на висотах до 2500 метрів, гармата мала не зовсім вдаль конструкцію, яка вимагала дбайливої експлуатації, чого не завжди можна було очікувати в умовах фронту. Стрільба велася із використанням обойм на 10 патронів, при цьому застосовувалася система водяного охолодження ствола за допомогою насоса. Без такого охолодження гармата могла зробити не більше 80 пострілів. Наведення гармати на ціль здійснювалося в автоматичному режимі приладами управління артилерійським зенітним вогнем, хоча в наявності був і приціл для стрільби прямою наводкою. Транспортування гармати здійснювалося тягачами, в ролі яких були автомобілі вантажопідйомністю 2,5 тони. Час переходу з похідного положення у бойове становив 2 хвилини, а з налаштуванням ПУАЗВ – 12 хвилин. Боекомплект гармати складався з скалково-трасуючих гранат та бронебійно-трасуючих снарядів масою, відповідно, 1,2 та 1,4 кг. Практична скорострільність – 120 пострілів на хвилину.



Зенітна гармата M1, калібром 90-мм

Гармати великого калібру були представлені поставками 90-мм зенітки M1, яких надійшло в СРСР, за різними даними, від 241 до 255 стволів. Гармату M1 було розроблено в США у 1941 році на за-

міну існуючій зенітці МЗ калібру 76-мм, яка не відповідала потребам боротьби із повітряними цілями, у яких різко зросла швидкість та «стеля» польоту. Тому було оголошено конкурс на розробку зенітної гармати із ручним заряджанням, яка б могла «закидати» 10 кілограмові снаряди на висоти до 10 кілометрів.

Найбільш перспективною виявилася 90-мм гармата, яка скалко-вий снаряд вагою в 10,9 кг розганяла в своєму стволі до 823 м/с, забезпечуючи ефективне ураження цілі на висоті до 11 км та на відстані більше 15 км – по горизонталі. Гармату обслуговував зенітний розрахунок із 9 бійців, які могли вести стрільбу із темпом в 10-12 пострілів. В горизонтальній площині забезпечувався круговий обстріл в 360° , а вертикальне наведення складало від -8° до $+80^{\circ}$. Час переходу з похідного в бойове положення складав 16 хвилин. Стрільба з гармати по повітряних цілях велась за допомогою ПУАЗВ, причому наведення здійснювалося гідроприводами автоматично. Боекомплект гармати складався з унітарних патронів з гранатами, бронебійними, бронебійно-підкаліберними та димовими снарядами.

В армії США, в процесі бойових дій на європейському театрі, зенітка М1 зарекомендувала себе як ефективний засіб протидії бомбардувальній авіації ворога. Отримані СРСР за системою ленд-лізу гармати М1 за одними даними не використовувалися в бойових діях та пролежали на артилерійських складах, а за іншими – несли бойове чергування в Московській зоні ППО.

За результати бойового використання імпортих артилерійських систем. Головним артилерійським управлінням Червоної армії було зроблено висновок, що вони якісно поступаються радянським зразкам, окрім зенітних гармат калібрів 40-мм, 90-мм, 120-мм, які по своїх балістичних показниках переважають радянські зенітні гармати подібних калібрів – 37-мм, 85-мм та 100-мм [27, с. 247].

Дослідження питання ленд-лізу артилерійського озброєння дозволяє зробити висновок, що у його структурі найбільшу роль відігравали поставки боеприпасів та порохів для спорядження набоїв. У структурі цього виду поставок їх величина становила в загальному артилерійському імпорті у фізичному вимірнику (за масою) 61,9% та у вартісному – 49,75%, а в самому артилерійському ленд-лізі, відповідно, 76,88% та 57,26%.

Всього за роки війни СРСР отримав 51,708 млн снарядів та 1,405 трлн патронів загальною масою 226,1 тис. тон. На жаль, яка частина із них припадала на поставки за ленд-лізом не деталізується, але із впевненістю можна стверджувати, що цей показник перевищує 90% як у відношенні фізичного обсягу поставок, так і частині вартісного показника. Як зазначало в одному із своїх звітів Головне артилерійське управління Червоної армії, боєприпасами імпортоване озброєння забезпечено з надлишком, за виключенням 40-мм та 90-мм зенітних та 76-мм танкових гармат, які мають 80,3%, 77% та 48% від стандарту, який становить 4 штатних боєкомплекти [27, с. 248].



Ящики із тринітротолуолом готуються до відправки за ленд-лізом

Вперше зразки американських порохів радянськими хіміками було отримано у травні 1942 року. після проведення досліджень та визначення основних фізико-хімічних характеристик було замовлено пороху марок ВТ, 4/1, 6/7, 7/7, 9/7, 12/7, 14/7. Порох 4/1 використовувався радянською промисловістю для спорядження зарядів до

152-мм гармати-гаубиці, а у комбінації з порохом 7/7 – для зарядів до 45-мм протитанкової гармати. Пороха 6/7 та 7/7 застосовувалися для виготовлення зарядів до 105-мм гаубиці, а порох 9/7 – для зарядів до 76-мм дивізійної гармати. Найбільші проблеми виникали при використанні порохів 12/7, 14/7 для зарядів до 85-мм зенітної гармати, оскільки виявилось що у зимовий час, за умов низьких температур, вони могли давати значне збільшення тиску під час пострілу в стволі гармати, що вело до розриву казенної частини гармати. Порох марки ВТ використовувався для спорядження патронів і, як виявилось в ході бойових дій, швидко та сильно забруднював канал автоматичної зброї нагаром, що виводило її з ладу та вимагало, як мінімум, чистки. Після експериментів зі змішування американського пороху із радянськими зразками, з'ясувалося, що їх можна використовувати у співвідношенні 1:1. Найбільше імпортного пороху було використано у 1944 році – 52,06 тис. тон, або 60,3% від загального використання. А всього, за час війни, за даними Головного артилерійського управління, імпортні порохи забезпечили 24% загальної потреби для ведення бойових дій [34. с. 49-53].

2.1.4 Надходження стрілецького озброєння

Вивчення структури поставок стрілецької зброї відразу наштовхує на думку про незначну роль цих поставок у підсиленні озброєння радянської армії. Поставки від кількох десятків до сотень тисяч одиниць озброєнь (залежно від типу) не змогли компенсувати потреби воюючої багатомільйонної армії, проте в частині забезпечення, наприклад, пістолет-кулеметами для ведення бою на ближніх дистанціях, ленд-лізівські 11,43-мм автомати, які почали надходити в СРСР починаючи із 1941 року, коли у військах відчувався тотальний дефіцит ручної автоматичної зброї, сприяли частковому підсиленню стрілецьких частин. У своїх спогадах, маршал Г. Жуков пригадує, що від час битви за Москву йому приходилося випрошувати у Й. Сталіна протитанкові рушниці, автомати ППШ, по 10-15 протитанкових гармат. Ще одним позитивним моментом у здійсненні стрілецького ленд-лізу стало можливість практичного вивчення зразків іноземного озброєння в умовах ведення бойових дій в різних погодних умовах, видах бою, географічних зонах [199, с.72].

Про незначний вплив ленд-лізу на військову потугу СРСР можна зробити висновок проаналізувавши дані таблиці 2.7. Як бачимо, усього було завезено близько 123 тисяч одиниць стрілецького озброєння, загальною вартістю 22,02 млн дол США, причому на обсяги ленд-лізу в загальній величині поставок припадає 98,88% за кількістю та 95,41% за вартістю. Практично на 100% він забезпечив поставки реактивних гранатометів, пістолетів-кулеметів та пістолетів Кольта.

Таблиця 2.7 – Результати імпорту стрілецького озброєння в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кіль-кість | вартість, млн дол | кіль-кість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Стрілецьке озброєння і боеприпаси, штук: | 123378 | 22,02 | 121994 | 21,01 | 98,88 | 95,41 |
| Реактивний гранатомет типу «Вазоока», штук | 3000 | 0,03 | 3000 | 0,03 | 100 | 100 |
| Пістолети-кулемети Томпсона, штук | 105302 | 17,4 | 105302 | 17,4 | 100 | 100 |
| Пістолети Кольта, штук | 11695 | 0,41 | 11695 | 0,41 | 100 | 100 |
| Кулемети спарені, калібру 12,7-мм, штук | 3381 | 4,18 | 1997 | 3,17 | 59,07 | 75,84 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Протитанковим засобом, що поставлявся в СРСР став американський протитанковий гранатомет 2.36-in Rocket Launcher M1 «Вазоока» калібром 60-мм, масове виробництво якого розпочалося в США на початку 1942 року. Вперше використаний у бойових діях в Північній Африці, гранатомет швидко став основною проти-



Ручний протитанковий гранатомет 2.36-in Rocket Launcher M1

танковою зброєю піхотного взводу армії США.

M1 «Вазоока» являв собою відкриту із двох сторін сталеву трубу, довжиною

137 см, обладнану плечовим упором та двома рукоятками, яка була пусковою установкою для реактивної гранати М6А3. Пуск гранати здійснювався за допомогою електрозапалювального пристрою, який складався з двох «сухих» електричних батарейок, сигнальної лампочки (вказувала на справність електричного живлення та готовність до стрільби), електропроводки та контактного роз'єму. Маса зарядженого гранатомета становила 7,5 кг. Теоретично, гранатомет міг стріляти на відстань до 400-500 метрів, проте для летального ураження важкої бронетехніки дистанцію необхідно було скорочувати до 100 метрів, при яких гарантовано забезпечувалося пробивання 90 мм броні.

Вперше із «Вазюка» радянські військові ознайомилися літом 1942 року та, цілком природно, виявили великий інтерес, однак після випробувань у фронтових умовах зими 1942-43 років було виявлено ряд суттєвих недоліків в його конструкції – залежність боєготовності гранатомета від електричних елементів живлення, неможливість використання при температурі нижче - 10⁰С морозу, необхідність використання спеціальних масок і рукавичок під час стрільби, велике розсіювання гранат після пострілу, незручність транспортування під час здійснення піших маршів. Всього в СРСР надійшло 3000 гранатометів М1 та 10 тис. зарядів-гранат, із яких частина були навчальними, які, на жаль, не були гідно оцінені радянськими військовими.

THOMPSON M1928A1



*Пістолет-кулемет Томпсона А-1,
зразка 1928 року із коробчастим
магазином на 20 патронів*

Серед автоматичної зброї помітне місце займають поставки улюбленої зброї чикагських гангстерів – пістолета-кулемета Томпсона А-1 (зразка 1928 року) яких, за американськими даними,

надійшло близько 105,3 тис. одиниць. В армійських підрозділах цей пістолет-кулемет отримав назву «окопного віника», за його високу ефективність в бою на близьких дистанціях (окопах, будівлях), де усе вирішувала скорострільність зброї та ємність магазину. Окрім

Радянського Союзу, Томмі-Ган, як його прозвали солдати, активно використовувався арміями США та Великобританії, поставлявся союзникам Антигітлерівської коаліції. Цікаво, що досвід його використання в СРСР не обмежується лише II Світовою війною та має значно довшу історію – автомат Томпсона почали закуповувати ще у 20-х роках, для озброєння частин спеціального призначення Головного політичного управління (ГПУ), які були задіяні у ліквідації бандформувань на Кавказі та в Середній Азії, про що свідчать архівні фотографії.

Протягом усієї війни автомат був основним видом автоматичної індивідуальної зброї в армії США та призначався для ураження живої сили ворога на відстані до 300 метрів. В порівнянні із радянським аналогом – пістолетом-кулеметом Шпагіна (ППШ), він програв за основними характеристиками (масою, темпом стрільби, початковою швидкістю кулі), проте мав і переваги – калібр в 11,43-мм, наявність переднього руків'я і 3 видів магазинів – коробчастих на 20 і 30 патронів та барабанних на 50.

Першими військовими частинами, куди почалося постачання американських автоматів стали підрозділи Північного флоту, зго-



*Морські піхотинці Північного флоту
озброєні автоматом Томпсона*

дом їх почали включати до озброєння танків та літаків (в якості особистої зброї пілотів у випадку вимушеної посадки літака в тилу ворога), вантажних та легкових автомобілів, мотоциклістів, як правило, 1-2 пістолет-кулемет на екіпаж. Характерні гільзи, калібру 11,43-мм, і зараз знаходять на місцях запеклих бойових дій від Кольського півострова до Кавказу та Кубані.

Радянська сторона вагалася в доцільності використання цього виду стрілецької зброї на своєму фронті:

- в силу «чутливості» до забруднення в умовах окопної війни;
- відсутності в Радянському Союзі виробництва патронів калібру 11,43-мм та необхідність їх доставки через океан, що і було підтверджено в ході бойових дій, коли солдати при першій же нагоді міняли «американця» на радянський ППШ;
- певним дефіцитом ручної автоматичної зброї у військах заокеанських союзників, однією із причин якого була висока вартість виготовлення.

В підрозділах радянської армії пістолет-кулемет Томпсона найкраще зарекомендував себе в якості індивідуальної зброї моряків, артилеристів, саперів, шоферів, солдат тилових підрозділів, тобто бійців, які не перебували в постійному вогневому контакті з ворогом. Радянських морських піхотинців, озброєних Томмі-Ганом із барабанним магазином, американці жартома прозвали «Russian Gangsters» – «російськими гангстерами». Проте, слід визнати, в армійських підрозділах автомат «не прижився» – цьому сприяло велике розсіювання куль при стрільбі, невелика її дальність, калібр в 11,43-мм обумовлював більшу вагу патрону, що, в свою чергу, автоматично обмежувало кількість боезапасу, який міг брати з собою солдат в бій чи розвідку.

REISLING M50



Пістолет-кулемет Рейзинга

В загальну кількість поставок пістолетів-кулеметів увійшло і 4000 пістолетів-кулеметів Рейзинга, які були закуплені у 1941 році за

«живі гроші» та про використання яких в Радянському Союзі залишилося вкрай мало інформації. Враховуючи однаковий калібр з пістолетом-кулеметом Томпсона та незначні обсяги поставок їх не виділяли в окрему групу товарів та обліковували разом з Томмі-Ганом. Основним джерелом, яке підтверджує його використання, є «Пам'ятка про використання американського 11,43-мм пістолет-кулемета Рейзинга», видана Народним комісаріатом оборони СРСР у 1942 році. На жаль, інформації про особливості використання пістолета-кулемета на радянсько-німецькому театрі бойових дій не залишилося. Форма пістолета-кулемета, ємність його магазинів на 12 та 20 патронів, довжина ствола та особливості ергономіки наштовхують на думку про те, що цей вид зброї необхідно віднести до класу карабінів, обладнаних перемикачем автоматичного та одиночного режимів стрільби [199, с. 73].

Суттєвою перевагою була його дешевизна, якщо вартість виготовлення пістолета-кулемета Томпсона становила близько 225 доларів, то дітище Райзинга обходилося казні США у 50 доларів. Серед недоліків варта виокремити відсутність взаємозамінності у деталях – прямо заборонялося переставляти деталі з одного карабіна на інший, також зазначалося, що надмірно часта чистка зброї веде до виведення її частин із ладу, до початку стрільби ствол карабіну повинен бути змазаний, а перед її початком – витертий насухо, тощо. Окрім того, пістолет-кулемет Райзинга був сам по собі складний за конструкцією, в порівнянні із радянськими аналогами. Про його бойові якості свідчить вкрай невисокий рівень довіри в середовищі основних експлуатантів – Корпусу морської піхоти США. Бійці намагалися позбавитись від цього озброєння при першій-ліпшій нагоді, що зумовило його передачу на бойові кораблі, військовій поліції, силам берегової оборони.

Не дивлячись на те, що в статистичних документах не зазначається яку саме модель пістолета Кольта постачали в СРСР за ленд-лізом, із 100% впевненістю можна сказати що це була модель M1911 калібру 11,43 мм, що була розроблена у 1911 році. Пістолет масою 1,12 кг розганяв кулю на старті до 260 метрів на секунду та дозволяв вести ефективний вогонь на відстані до 50 метрів

Куля, випущена з M1911, мала високу зупиняючу дію, яку зберігала на великій дистанції стрільби, а сам пістолет був надійним та



Пістолет Colt M1911

безпечним в експлуатації, чудово лежав у руці чим забезпечувалися гарні результати стрільби. Як недолік слід відмітити велику масу і габарити та невелику ємність пістолетної обойми. Цей пістолет поступав на озброєння офіцерів та сержантів армії, військово-морського

флоту, поліції США в період 1911-1985 років, хоча і зараз його використовують окремі представники силових структур, у тому числі і ФБР. Була ця модель популярна і в царській Росії, де пістолет охоче використовувався жандармами та поліцією, а з початком I Світової війни – офіцерським корпусом. Не стала винятком і II Світова війна, коли за ленд-лізом було завезено 11,6 тисяч цих пістолетів. Починаючи з 1911 року всього було випущено близько 4 мільйонів одиниць цих пістолетів.

Серед номенклатури поставок автоматичної стрілецької зброї варта відмітити поставки кулеметів системи Браунінга – станкових, великокаліберних та для озброєння військової техніки (танків, бронемашин, автомобілів). В Радянський Союз було надіслано кілька тисяч американських кулеметів M1919 та M2HB. Слід наголосити, що тут мається на увазі ті кулемети, які не входили до складу штатного озброєння літаків, танків і бронетранспортерів, так, до прикладу, легкий танк «Stuart», залежно від своєї модифікації, озброювався 3-5 кулеметами M1919.

Кулемет M1919, калібром в 7,62-мм отримав широке поширення в армії США в якості легкого станкового кулемета з повітряним охолодженням ствола. Загальна маса кулемета в бойовому спорядженні становила 20,5 кг, в тому числі – триножний станок масою 6,5 кг. Кулемет розганяв кулю до швидкості 800 метрів за секунду та забезпечував ураження ворога на відстані до 2200 метрів, для ведення стрільби використовувалася кулеметна стрічка на 250 патро-



*Легкий станковий кулемет Браунінга М1919,
калібру 7,62 мм*

вав себе надійним вогневим протипіхотним і зенітним засобом на рівні роти та батальйону [73, с. 123].

нів, а краща при-
цільність забезпе-
чувалася наявніс-
тю пістолетного
руків'я. Не дивля-
чись на те, що ку-
лемет суттєво по-
ступався німець-
ким кулеметам
MG, на полі бою
він зарекоменду-



*Радянські танкісти ведуть вогонь по повітряній цілі із пістоле-
та-кулемета Томпсона та кулемета Браунінга М1919*

В якості протипіхотного засобу кулемет встановлювався на танки, що надходили за системою ленд-лізу із США та Великобританії. При цьому, в якості курсового танкового кулемета використовувалася модифікація із важким стволом М1919А4 НВ, а кожен танк

комплектувався станком М2 для ведення стрільби у разі зняття кулемета з танка.



*Важкий станковий кулемет Браунінга
М2НВ калібром 12,7-мм*

Важкий кулемет Браунінга М2НВ калібром 12,7-мм без перебільшення легендарний вид озброєнь, який перебуває на озброєнні армії США із 1924 року. Він брав участь практично у всіх конфліктах, які вели США із цієї пори – II Світова війна, Корейська, В'єтнамська,

Іракська та Афганська кампанії. Зараз активно використовується Збройними силами України для відбиття ворожої агресії на сході та півдні України, як у якості протипіхотного засобу, так і у якості протиповітряного засобу – для боротьби із ворожими гвинтокрилами, розвідувальними дронами і безпілотниками. Кулемет встановлювався в якості озброєння кораблів, літаків, танків, самохідних гармат, броневих автомобілів, військових вантажівок та легковиків; як ефективний засіб ураження живої сили, транспортних засобів, легкої бронетехніки, повітряних цілей. Всього, американською військовою промисловістю було випущено близько 2 мільйонів кулеметів зазначеного типу, із яких 400 тис. – для потреб піхотних підрозділів. Кулемет, після своєї модернізації, перебуває на озброєнні армії США і до цієї пори, окрім того він офіційно використовувався у 91 країні світу.

Вага кулемета становить 38 кг, а на станку М3 – 58 кг; довжина близько 1,6 метра, швидкострільність до 600 пострілів на хвилину; ефективна дальність стрільби – до 2000 метрів. Охолодження ствола – повітряне, постачання патронами здійснюється за допомогою розсипної металічної стрічки, яку можна подавати як із правого так і з лівого боку кулемета. Всього в СРСР було поставлено, без врахування вже встановлених на бойовій техніці близько 3500 кулеметів М2НВ, із яких більше 3100 – у зенітному варіанті.

Про особливості використання зенітних кулеметів Браунінга М2НВ можна знайти інформацію у спогадах танкіста Д. Лози – «... Цей кулемет ми використовували і проти літаків, і проти наземних цілей. Проти літаків використовували не часто, тому що німці теж не дурні були, бомбили або з висоти, або з крутого піке. Кулемет добрий був на 400-600 метрах. А німці бомбили, напевно, з 800 і вище. Він бомбу швидко кинув і пішов. Спробуй його, собаку, збий. Так що використовували, але неефективно... Але загальне враження – кулемет хороший. Ці кулемети нам дуже допомагали у війні з Японією – проти смертників. Стріляли так багато, що кулемети розжарювалися та починали плюватися» [100, с. 89].



Спарена корабельна зенітна установка кулемета Браунінга М2НВ

Дуже добре ці кулемети зарекомендували у якості протиповітряного засобу. Вони активно встановлювалися на військовій техніці, бойових кораблях та торгових суднах, які залучалися до перевезення вантажів за системою ленд-лізу.

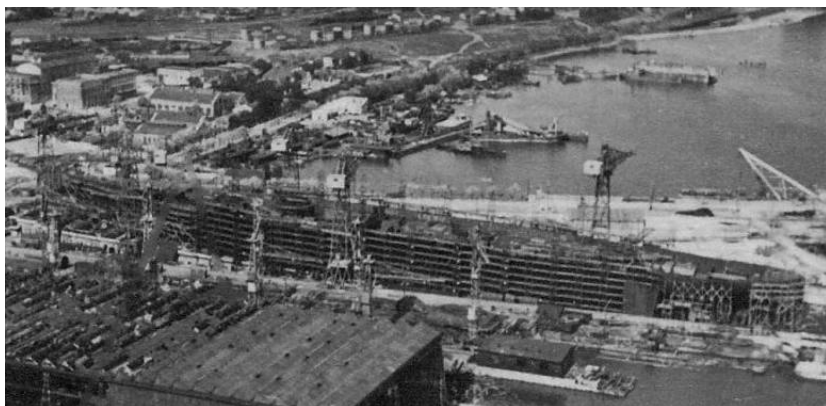
2.1.5 Поставки для забезпечення потреб Військово-морського флоту

Кажуть, що при настанні якоїсь глобальної події чи військового конфлікту, перше що з'ясовує політичне керівництво США – «Де знаходиться наш найближчий авіаносець?». Така постановка питання є подальшим історичним розвитком військово-політичного курсу, при якому коли одна держава по відношенню до іншої демонструє свою потугу у вигляді потенціалу власних військово-морських сил. Дії подібного роду відомі ще із початку XIX століття та отримали назву «дипломатії канонерок».

СРСР, який прагнув стати світовим гегемоном, теж не уникнув цього бажання, для реалізації якого необхідно було створювати власний океанський флот. Це бажання було закріплено у прийнятій в 1936 році постанові «О программе крупного морского судостроения», якою передбачалося будівництво 533 бойових кораблів загальною водомісткістю у 1,3 млн тон. У 1937 році, із врахуванням досвіду громадянської війни в Іспанії, програму було доопрацьовано та планувалося, що на 1 січня 1947 року радянський ВМФ мав би нараховувати 599 бойових кораблів, із яких 6 лінкорів типу А (із 9 гарматами головного калібру у 406-мм), які отримали назву проєкт 23, або тип «Советский Союз», 14 лінкорів типу Б (із 9 гарматами головного калібру у 305-мм), три лінкори типу «Марат», 2 авіаносці (для Тихоокеанського та Північного флотів), 10 важких крейсерів, 22 легких крейсерів, 3 «старих крейсери», 20 лідерів ескадрених міноносців, 144 ескадрених міноносців, 84 великих, 175 середніх та 116 малих підводних човнів [47, с. 19].

Як бачимо із зазначеного переліку, основний акцент спрямовувався на будівництво лінкорів – артилерійських кораблів із гарматами великого калібру. Планова вартість лише 4 кораблів проєкту 23 («Советский Союз» «Советская Украина, «Советская Белоруссия» і «Советская Россия») складала 1,18 млрд рублів, що становило третину військово-морського бюджету СРСР у 1940 році. Не дивно, що заклавши 4 лінкори, вже у 1940 році було прийнято рішення про зосередження робіт лише на одному із них – «Советский Союз», а після закінчення II Світової війни було вирішено розібрати ці кораблі на стапелях. Зруйнованій війною країні стало не до світового гегемонізму, а метал пішов на відбудову поруйнованої економіки.

Перефразовуючи фразу, яку приписують Вінстону Черчілю «Хочеш розорити невелику країну – подаруй їй крейсер», можна сказати – «Хочеш розорити велику країну – підштовхни її будувати лінкори».



*Лінкор «Советская Украина» типу «Советский Союз»
на кораблебудівному стапелі в місті Миколаїв*

Перед війною вище військово-політичне керівництво СРСР всерйоз не розглядало авіаносці як потужну бойову одиницю та не приділяло уваги розбудові, так званого «москітного флоту» – тральщиків, сторожових і протичовнових кораблів, десантних і допоміжних суден. А як показав досвід II Світової війни, саме за авіаносцями залишалося «поле бою», адже вони, за рівних умов, один на один, могли з легкістю потопити ворожий лінкор, перебуваючи за горизонтом та за зоною вогню його гармат. А «москітний флот» виніс основний тягар війни, здійснюючи боротьбу з підводними човнами, наносячи торпедні удари, забезпечуючи висадку десантів, рятуючи кораблі та судна від мінної небезпеки. Саме кораблі із невеликою водомісткістю та артилерією калібру до 76-мм стали найбільш затребуваними в ході ленд-лізу із США.

Станом на 22 червня 1941 року у складі радянських військово-морських сил нараховувалося 913 кораблів різних типів, із яких 235 одиниць, були надводними; 466 – бойовими катерами та 212 підводних човнів [161, с. 476]. Хоча варто відзначити, що у межах різних довідкових видань цифри дещо відрізняються, але не критично

(таблиця 2.8). Не дивлячись на те, що статистична інформація дещо різниться (можливо, за рахунок не включення до загального складу учбових кораблів та тих, що були виведені в ремонт), можна зробити висновок, що найбільш потужні із флотів – Балтійський та Чорноморський, були виведені з активних бойових дій ворогом у перший же рік війни. Кораблі Балтійського флоту були заблоковані у східній частині Балтійського моря – Фінській затоці, чи, як її самі моряки іронічно називають «Маркізовій калюжі», а Чорноморський флот, в силу успіхів німецьких сухопутних військ на причорноморській ділянці фронту, був змушений перенести свої бази на кавказькі порти Чорного моря – Туапсе, Геленджик, Сочі, Батумі, Поті тощо. А щодо кораблів Північного флоту, який відіграв ключову роль в забезпеченні транспортування імпортних вантажів в перші роки війни та вів чи не найактивнішу бойову діяльність, то їх на початок війни було всього 53 одиниці (в одній Каспійській флотилії нараховувалося 50), причому 40% бойових кораблів – підводні човни, для протидії мінній загрозі нараховувалося лише 2 тральщики, а для боротьби з підводними човнами – 14 катерів-мисливців. Щось подібне відбувалося і з корабельним забезпеченням Тихоокеанського флоту і Північної Тихоокеанської флотилії. Тут перекося було зроблено на торпедні катери, кількість яких становила 135 одиниць (45,6% від загальної кількості) і підводні човни – 89 одиниць (30%). А саме на ці військово-морські з'єднання припав найбільший тягар у забезпеченні американського імпорту через далекосхідні порти у другій половині війни.

Таблиця 2.8 – Розподіл бойових кораблів Військо-морського флоту СРСР у розрізі флотів та флотилій станом на 22 червня 1941 року, одиниць

| Тип корабля | Всього | В тому числі по флотах і флотиліях | | | | | | |
|-------------|--------|------------------------------------|------------------|---|---|---------------------|------------------|-------------------|
| | | Північний флот | Балтійський флот | Чорноморський флот і Дунайська флотилія | Тихоокеанський флот і Північна Тихоокеанська флотилія | Каспійська флотилія | Пінська флотилія | Амурська флотилія |
| Лінкори | 3 | - | 2 | 1 | - | - | - | - |
| Крейсера | 9 | - | 3 | 6 | - | - | - | - |

| | | | | | | | | |
|---------------------|-----|----|-----|-----|-----|----|----|----|
| Лідери есмінців | 7 | - | 2 | 3 | 2 | - | - | - |
| Есмінці | 47 | 7 | 19 | 14 | 7 | - | - | - |
| Тральщики | 98 | 2 | 32 | 4 | 30 | 7 | 4 | 17 |
| Підводні човни | 219 | 22 | 64 | 44 | 89 | - | - | - |
| Канонерські човни | 23 | - | 1 | 9 | - | - | 8 | 5 |
| Мінні загороджувачі | 20 | 1 | 6 | 2 | 8 | 1 | 1 | 1 |
| Сторожові кораблі | 22 | 7 | 7 | 2 | 6 | - | - | - |
| Торпедні катери | 186 | - | 9 | 42 | 135 | - | - | - |
| Бронекатери | 96 | - | 4 | 17 | - | 22 | 15 | 48 |
| Катери-мисливці | 72 | 14 | 15 | 24 | 19 | - | - | - |
| Сторожові катери | 41 | - | 15 | 1 | - | 15 | 10 | - |
| Монітори | 20 | - | - | - | - | 5 | 7 | 8 |
| Всього | 863 | 53 | 179 | 169 | 296 | 50 | 45 | 79 |

Наведено автором згідно джерела [71].

Оцінюючи втрати, які були понесені ВМФ (таблиця 2.9), не важко прорахувати, що втрати радянського ВМФ (без різних типів катерів) склали 314 із 564 наявних в строю на 22 червня 1941 року кораблів, або 55,67%. Дуже великі втрати були серед тральщиків – 88 із 98 кораблів, або близько 90%; есмінців – 30 із 47 кораблів, або 63,8%; підводних човнів – 102 із 219, або 46,6%. Причому, по деяких із них показник перевищує 100%, наприклад, сторожові кораблі – 163,6% (36 із 22 одиниць, наявних на 22.06.1941 року); канонерські човни – 147,8% (34 із 23 одиниць, наявних на 22.06.1941 року). Така ситуація, пояснюється тим, фактором, що протягом війни здійснювалося поповнення ВМФ майже усіма типами кораблів, як за рахунок імпорту, так і за рахунок власного виробництва чи мобілізації наявних риболовецьких або торгових суден. Такі цивільні судна, озброєні 1-2 гарматами і кількома великокаліберними кулеметами, десятком глибинних бомб чи якірних мін, могли нести дозорну та сторожову службу, конвоювати вантажні транспорти у прибережній зоні чи здійснювати мінні постановки, а у випадку оснащення гідрофоном – вести боротьбу із ворожими підводними човнами.

Таблиця 2.9 – Втрати Військо-морського флоту СРСР у розрізі типів кораблів протягом 1941-1945 року, одиниць

| Тип корабля | Всього | Роки | | | | |
|---------------------|--------|------|------|------|------|------|
| | | 1941 | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 |
| Крейсери | 2 | 2 | - | - | - | - |
| Лідери есмінців | 4 | 2 | 1 | 1 | - | - |
| Есмінці | 30 | 19 | 8 | 2 | - | 1 |
| Підводні човни | 102 | 36 | 37 | 19 | 9 | 1 |
| Монітори | 11 | 11 | - | - | - | - |
| Сторожові кораблі | 36 | 20 | 12 | 3 | 1 | - |
| Канонерські човни | 34 | 15 | 13 | 4 | 1 | - |
| Мінні загороджувачі | 7 | 3 | 3 | 1 | - | - |
| Тральщики | 88 | 49 | 9 | 10 | 19 | 1 |
| Всього | 314 | 157 | 83 | 40 | 30 | 3 |

Наведено автором згідно джерела [161].

Але слід зважати на те, що внутрішні можливості із побудови кораблів обмежувалися поточною ситуацією – найбільші міста-кораблебудівники були або захоплені німцями (Миколаїв), або ж перебували у блокаді (Ленінград); частину виробництв, що займалися випуском бойових кораблів невеликого тонуажу, було перепрофільовано під випуск танків (завод №112 у Сормово, завод №264 у Сталінграді); частина кваліфікованих суднобудівників залишилася на окупованій території, а іншу частину було мобілізовано до армії. Подібна ситуація складалася і на суміжних підприємствах, які забезпечували побудову кораблів двигунами, озброєнням, спеціальними сортами металу тощо [80, с. 103-104]. Тому внутрішнє будівництво бойових кораблів було обмежено побудовою невеликих за водомісткістю типів. За даними радянської статистики, протягом усієї війни виробництво основних класів бойових кораблів в СРСР склало 70 одиниць, причому половина із них, 35 одиниць – у 1941 році, а далі кількість різко знижується: 15 – у 1942 році, 14 – у 1943 році, 4 – у 1944 році та 2 – у 1945 році [161, с. 471]. Така динаміка

пояснюється потребою у вивільненні промислових потужностей для створення інших видів озброєнь, що, у свою чергу, не могло відбутися без дії ленд-лізівського компенсатора, тобто надходження кораблів від США.

Природно, що за таких умов увесь акцент у забезпеченні бойовими кораблями зміщувався у бік їх поставок від союзників. Проте Великобританія сама хронічно потребувала як військових кораблів, так і транспортних суден, оскільки критично залежала від морського підвозу. А її військові невдачі 1940 року в бойових діях на континентальній Європі призвели до захоплення Німеччиною частини атлантичних портів на заході і півночі Франції (Бордо, Сен-Назер, Брест, Шербур, Кале, Дюнкерк) та нідерландських і бельгійських гаваней на узбережжі Північного моря. Усе це створило чудові умови для діяльності німецьких військово-повітряних та військово-морських сил по блокуванню морських шляхів до Великобританії та знищення її кораблів і суден. Ситуація стала настільки складною, що 2 вересня 1940 між США та Великобританією було укладено угоду, яка увійшла у світову історію під назвою «есмінці в обмін на бази». Згідно цієї угоди США передавали для потреб Великобританії 50 військових кораблів класу «есмінець», які перебували у них на консервації з часів I Світової війни, а взамін отримують в оренду на 99 років британські військово-морські бази на острові Ньюфаундленд, Багамських і Бермудських островах, Ямайці, Антигуа, Сент-Люсії і Тринідаді, а також на узбережжі британських володінь у південній Америці. 43 есмінці отримала Великобританія, а 7 – Канада, як її домініон. Тому не дивно що британські поставки кораблів обмежилися лише 14 кораблями, а основний англійський акцент робився на допомогу різним військово-морським майном: гідроакустичними пристроями типу «Асдік» для виявлення підводних човнів, мінно-тральним приладдям, бензомоторами, дизелями; штурмансько-навігаційними і аварійно-рятувальними засобами тощо. А основним постачальником майна для потреб радянського ВМФ стали США, де поставки за ленд-лізом склали 88,79% (таблиця 2.10). Як бачимо, практично, усі типи бойових кораблів були передані ними, а різниця між загальним імпортом та поставками за ленд-лізом сформована за рахунок іншого морського обладнання та механізмів.

*Таблиця 2.10 – Результати імпорту кораблів,
суден та іншого майна для потреб військово-морського флоту
в СРСР у 1941-45 роках*

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|--|------------------|----------------------|-------------------|----------------------|--------------------------|------------------|
| | кіль- кість | вартість, млн дол | кіль- кість | вартість, млн дол | по кіль- кості | по вар- тості |
| Морські кораблі та судна, морське судове обладнання: | - | 502,59 | - | 446,26 | - | 88,79 |
| Ескортні кораблі типу «Фрегат», шт. | 28 | 70,0 | 28 | 70,0 | 100 | 100 |
| Мінні тральщики, шт. | 77 | 118,39 | 77 | 118,39 | 100 | 100 |
| Великі мисливці за підводними човнами, шт. | 78 | 33,0 | 78 | 33,0 | 100 | 100 |
| Малі мисливці за підводними човнами, шт. | 60 | 10,01 | 60 | 10,01 | 100 | 100 |
| Торпедні катери, шт. | 202 | 52,43 | 202 | 52,43 | 100 | 100 |
| Десантні судна, шт. | 102 | 21,88 | 102 | 21,88 | 100 | 100 |
| Плаваючі ремонтні майстерні, шт. | 6 | 3,05 | 6 | 3,05 | 100 | 100 |
| Дизелі судові, шт. | 3418 | 48,06 | 3418 | 48,06 | 100 | 100 |
| Двигуни бензинові судові, шт. | 6721 | 35,62 | 6721 | 35,62 | 100 | 100 |
| Дизель-генератори, шт. | 2604 | 12,46 | 2604 | 12,46 | 100 | 100 |
| Акумуляторні батареї для підводних човнів, шт. | 40 | 2,66 | 40 | 2,66 | 100 | 100 |
| Мінно-тральне обладнання, тис. тон | 3,8 | 4,97 | 3,8 | 4,97 | 100 | 100 |
| Запасні частини та обладнання кораблів, тон | 7,7 | 15,23 | 7,7 | 15,23 | 100 | 100 |
| Аварійно-рятувальне обладнання, тис. тон | 3,9 | 4,58 | 3,9 | 4,58 | 100 | 100 |
| Інше морське обладнання та механізми, тис. тон | - | 70,25 | - | 13,93 | - | 19,82 |

Наведено автором згідно джерела [35].

Питаннями ленд-лізу для потреб радянського ВМФ займався Відділ морських замовлень УЗК, який у своєму аналітичному звіті зазначив, що на початковому етапі війни обсяги замовлень були невеликі, і якщо на початку вони обмежувалися обладнанням і механізмами для добудови радянських кораблів, то згодом, починаючи із дії II (Вашингтонського) протоколу, з'явилися замовлення на

бойові кораблі. Ще однією особливістю замовлень в рамках корабельного ленд-лізу стало те, що було дуже мало замовлень, які б повторялися, тобто переважна більшість із них вимагала індивідуального підходу та спеціального інженерно-технічного опрацювання [27, с. 253].

Не всі кораблі потрапляли у СРСР своїм ходом, частина із них були завантажені у США на торгові судна та перевезені через океан. Це, стосувалося бойових кораблів невеликої водомісткості – торпедних катерів, малих мисливців за підводними човнами, десантних суден і барж, понтонних барж тощо. Всього таким способом було перевезено близько 330 кораблів загальною масою у 20,1 тис. тон та вартістю у 68,8 млн дол США. Кораблі могли перевозитись як у розібрано вигляді, так і комплектно.



Завантаження торпедного катера на облавок радянського судна «Донбас» у порту США, 1943 рік

У найбільш повному довідковому виданні, присвяченому питанням корабельного та суднового ленд-лізу – «Флот СССР. Кораблі и суда ленд-лиза» [20] авторства С. Бережного не робиться розподілу кораблі на ті, що були передані за системою ленд-лізу та ті, що були

передані в рамках військової допомоги від інших країн чи в рахунок репарацій від Італії. Найбільш потужні із них, лінкор «Архангельськ», легкий крейсер «Мурманськ», 9 есмінець типу «Дерзкий» та 4 підводних човни типу «В-1» були передані СРСР в рахунок італійських репарацій.

В межах ленд-лізу, тобто від США та на умовах повернення, переважно передавалися кораблі невеликої водомісткості, так званою, «москітного флоту», які здатні були вирішувати широкий спектр бойових завдань – сторожовики, великі і малі мисливці за підводними човнами, тральщики, десантні судна та торпедні катери.



Патрульні фрегат класу «Тасота»

Найбільшим за водомісткістю типом корабля, що передавався за системою ленд-лізу, стали патрульні фрегати класу «Тасота». Вони мали повну водомісткість у 2220 тон, дві парові машини сумарною потужністю у 5500 кінських сил через два гребні гвинти забезпечували економічну швидкість в 11 морських вузлів та дальність плавання у 9100 морських миль. Екіпаж складався із 196 осіб. озброєння було представлено 3 гарматами 76,2-мм калібру, 2 автоматичними гарматами «Vofors» та 9 зенітними автоматами 20-мм калібру «Oerlikon». Для протидії підводним човнам корабель оснащувався

багатоствольним бомбометом «Hedgehog» 177,8-мм калібру, 100 глибинними бомбами та 2 скидачами для них.

Протягом 1943-45, на корабельнях Сьюпіріорі і Мілуокі (штат Вісконсин), Лос-Анжелеса і Сан-Педро (штат Каліфорнія), Річмонд (штат Вірджінія), Клівленд (штат Огайо) було побудовано 96 таких кораблів, основним призначенням яких було конвоювання вантажних транспортів та здійснення протичовнової оборони. СРСР у 1945 році отримав 28 одиниць, які були зараховані до складу Тихоокеанського флоту та отримали назви які склалися із абrevіатури «ЭК» («эсортный корабль») і порядкового номеру від 1 до 30 (без чисел 23 і 24). Лише перші 10 із них взяли участь у бойових діях з Японією, забезпечуючи захист морських комунікацій та баз, перехід військових транспортів з десантом і вогневу підтримку його висадки на узбережжя. Сторожовик ЭК-2, за результатами своєї бойової діяльності, отримав гвардійське звання. Після закінчення війни кораблі продовжили свою службу у складі радянського ВМФ до 1950 року, коли були повернуті США.



*Протичовновий корабель USS SC-1011,
який в СРСР отримав назву БО-327*

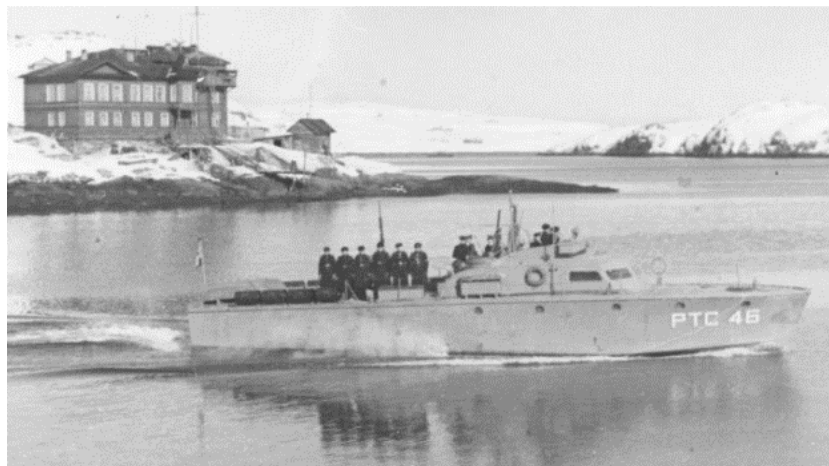
Помітне місце серед поставок ленд-лізівських бойових кораблів займали великі мисливці за підводними човнами типу – «Submarine Chaser in 110 foot», які у США отримали індекс «SC-110», а в СРСР його назва складалася із абрєвіатури «БО» («большой охотник») і порядкового номеру із тризначного числа. Спочатку на радянському ВМФ за цим типом кораблів закріпилася неофіційна назва «бошки», по аналогії з малими мисливцями типу «МО», яких називали «мошками», а згодом назва трансформувалася у «бобіки».

Великий мисливець мав дерев'яний корпус, що міг витримувати шторм до 8 балів, водомісткість у 126 тон та два дизельні двигуни по 980 кінських сил кожен. Розвивав швидкість до 17 морських вузлів, а при економічній швидкості у 12 вузлів його дальність плавання складала 1540 миль. Корабель озброювався 1 автоматичною гарматою «Vofors» та 3 зенітними автоматами 20-мм калібру «Oerlikon» із сумарним снарядним боєкомплектотом у 7310 снарядів, 2 великокаліберними кулеметами. Для протидії підводним човнам корабель оснащувався 4 чотиризарядними реактивними бомбометами «Mousetrap», 18 глибинними бомбами та 2 скидачами до них. Для виявлення підводних човнів встановлювалася наступне обладнання: радіолокаційна станція виявлення цілей «SF-1», радіопеленгатор «QBE-3A» та ультразвуковий пристрій гідроакустичного нагляду. Штатна чисельність екіпажу становила 32 особи, із яких 3 – офіцери [180, с. 73].

Ці кораблі, в кількості 436 одиниць, будувалися на 26 американських корабельнях. Із більш ніж 200 відправлених за системою ленд-лізу, 78 кораблів цього класу отримав СРСР (Північний флот – 36, Тихоокеанський флот – 32, Балтійський флот – 4, Чорноморський флот – 6). Перші кораблі СРСР почав одержувати у 1943 році – 9 одиниць, у 1944 році їх кількість склала 24 і протягом 1945 року – 45 одиниць. У ході бойових дій було втрачено БО-224 (торпедовано 02.03.10945 року), БО-229 (торпедовано 07.12.10945 року), БО-230 (торпедовано 05.12.10945 року).

Цікавий факт – взимку 1944-45 років, для переходу своїм ходом на Північний флот, транзитом через Великобританію, кораблів 19-ого і 20-ого дивізіонів великих мисливців за підводними човнами використовувався Каледонський канал, складовою частиною якого було знамените озеро Лох-Несс [180, с.74]. В радянському ВМФ кораблі цього типу прослужили до середини 50-их років ХХ століття

і були або розібрані на запасні частини, або передані ВМС США, або ж затоплені в Баренцевому морі на Кільденському плесі чи в Японському морі, поблизу міста Находка на виконання договірних зобов'язань перед союзниками.



Катер РТС-46, згодом МО-442

Набагато меншими можливостями щодо боротьби з підводними човнами мали кораблі, а вірніше кажучи, зважаючи на невелику водомісткість, катери типу «РТС», які в СРСР отримали назву «МО-1» – малі мисливці за підводними човнами. Побудовані у 1943 році на корабельні «John Trumpy & Son» у якості пошуково-рятувальних суден для пошуку екіпажів літаків, які були збиті чи зазнали аварій у прибережній зоні. Мали дерев'яний корпус, водомісткість у 27 тон, два мотори по 630 кінських сил дозволяли їм розвивати максимальну швидкість у 25 вузлів, а при економічному ході у 9 вузлів могли долати на одній заправці відстань у 490 морських миль. Озброювалися 1 зенітною гарматою 20-мм калібру «Oerlikon», двома спареними кулеметами Browning калібру 12,7-мм та одним кулеметом американського 50 калібру. Для протидії підводним човнам мав на облавку 32 глибинні бомби. Екіпаж нараховував 12 осіб.

Спочатку ці катери планувалося використовувати у якості мисливців за підводними човнами, зважаючи на наявність глибинних бомб, але з'ясувалося, що вони не обладнані гідроакустичною та

радіопеленгаційною апаратурою, тому ефективно виявляти та боротися з підводними човнами не зможуть, через це згодом їх клас було змінено на сторожові, призначені для охорони військово-морських баз і комунікацій, а у назві літери «МО» на «СК». Всього в СРСР було поставлено 60 кораблів зазначеного типу, із яких 56 – у 1944 році. Зважаючи на малу водомісткість, їх транспортування через океан здійснювалося на борту вантажних суден. Ці ж малі габарити дозволили їх перевезти залізницею та внутрішніми водними шляхами для потреб Балтійського та Чорноморського флотів.

Найбільші втрати катери понесли 9 травня 1944 року, коли внаслідок нальоту 10 німецьких бомбардувальників було потоплено МО-435, МО-437, МО-439 та МО-443, які лише у лютому 1944 року було отримано із США, а БО-207 отримав значні ушкодження. В радянському ВМФ кораблі цього типу прослужили до середини 50-их років ХХ століття і були або розібрані на запасні частини, або ж передані ВМС США.

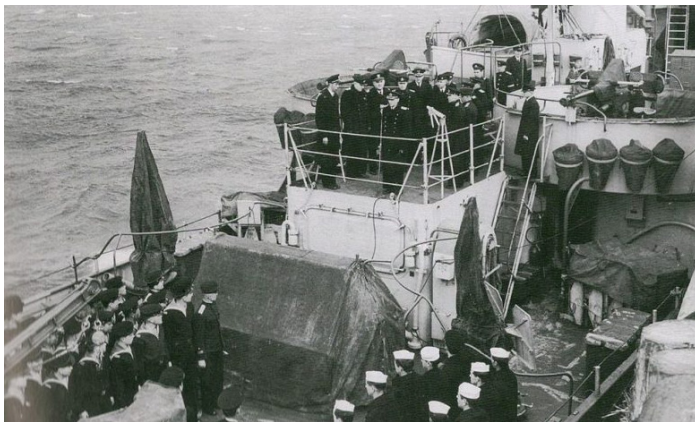
У ході військових дій на морі вкотре було продемонстровано ту небезпеку, яку несуть в собі морські міни для військово-морських баз, портів, морських комунікацій. В зв'язку із цим, різко зросла потреба у спеціальному типові військових кораблів – тральщиках, призначених для протидії мінній загрози.



Тральщик муну «Admirable» (AM-136)

Кораблі цього типу повинні мати гарну морехідність, змогу працювати тралами за умов поганої погоди, просту конструкцію та бути недорогими у виробництві. Передані за системою ленд-лізу 34 тральщики типу «Admirable» (АМ-136), стали першими кораблями, спроектованими та побудованими з врахуванням реалій II Світової війни, а тому були оснащені різними типами мінних тралів та мали потужне зенітне озброєння і бомбомет для протидії підводним човнам. 10 із них отримав Північний флот, а решта 24 поповнили корабельний склад Тихоокеанського флоту. Їх назва у радянському ВМФ складалася із літери «Т» – «тральщик» та порядкового трізначного номера.

Кораблі було розроблено у 1941 році на базі корпусу океанського буксиру. Вони мали повну водомісткість у 914 тон, що дозволяло класифікувати їх як морські – призначені для дій у відкритому морі та, відносно, невелику осадку у 2,8 метра. Два дизельні двигуни потужністю у 900 кінських сил кожен гарантували запас ходу в 7050 морських миль із економічною швидкістю 12,5 вузлів. Артилерійське озброєння включало 1 гармату калібру 76,2-мм, 2 автоматичні гармати «Vofors» та 6 зенітних автоматів 20-мм калібру «Oerlikon», 177,8-мм бомбомет «Hedgehog». Мінно-тральне оснащення складалося із 2 акустичних, 2 електромагнітних та 1 контактних тралів. Також встановлювалася гідролокаційна станція. Екіпаж нараховував 95 осіб.



Урочиста передача тральщика типу «Admirable» (АМ-136) радянській стороні, Колд-Бей, 22 травня 1945 року

Окрім бойового тралення, тральщики залучалися до охорони зовнішніх і внутрішніх морських комунікацій, конвоювання суден, пошуково-рятувальних робіт. 13.08.1944 року тральщики Т-114 і Т-118, при порятунку людей із гинучого судна «Марина Раскова», були торпедовані підводним човном U-365, а Т-120 отримав дві торпеди від підводного човна U-739 і затонув 24.09.1944 року. У свою чергу, тральщик Т-116 потопив 05.09.1944 року німецький підводний човен U-362 у Карському морі.

Свою роль по знешкодженню мін кораблі цього типу виконували і після війни, переважна більшість їх функціонувала до середини 60-их років ХХ століття, а Т-112 в різних якостях (тральщиком, судно-торпедовозом, військовим транспортом, навчально-тренувальною станцією) прослужив у складі Північного флоту до лютого 1991 року.



Тральщик типу «YMS»

Ще одним видом тральщиків, які в кількості 43 одиниць були передані радянському ВМФ стали кораблі типу «YMS», які в СРСР отримали назву із літери «Т» і тризначного порядкового номера. Водомісткість у 354 тон дозволяла зарахувати його до складу базових тральщиків, тобто таких що здійснювати свою роботу без відриву від своїх військово-морських баз. Два дизельні двигуни потужністю у 500 кінських сил забезпечували максимальну швидкість у 13 морських вузлів, а економічний хід в 9,2 вузла гарантував дальність плавання у 2030 морських миль із економічною швидкістю 12,5 вуз-

лів. озброєння складалося із 1 гармати калібру 76,2-мм, 2 зенітних автоматів 20-мм калібру «Oerlikon», 2 великокаліберних кулеметів, 2 бомбометів. Мінно-тральне оснащення включало 1 акустичний і 1 електромагнітний трали. Екіпаж складався із 48 осіб.

Окрім бойового тралення, кораблі цього типу залучалися до захисту морських комунікацій та військово-морських баз, забезпечення висадки морських десантів під час війни з Японією. Після війни вони продовжили пошук морських мін, а згодом були перекваліфіковані у гідрографічні судна, плавучі казарми, водолазні боти. Служили до середини 50-их років ХХ століття, частину із них було розібрано на запасні частини, ще якусь кількість передано у США, а кілька тральщиків було затоплено на виконання умов договору про ленд-лізу із американськими союзниками.

Окрім тральщиків, достойне місце у радянських ВМС зайняли і торпедні катери, отримані від США. Торпедний катер – надводний бойовий швидкохідний корабель невеликої водомісткості, призначений для ураження торпедами кораблів та суден ворога у прибережній зоні, а також який може залучатися для виставлення мін та висадки розвідувально-диверсійних груп у ворожому тилу, конвоювання суден, протичовнової оборони, сторожової служби та пошуково-рятувальних робіт. По ленд-лізу СРСР отримав 90 торпедних катерів типу «Vosper» («А-1» згідно радянської класифікації), 52 типу «Higgins» («А-2»), 60 типу «Elko» («А-3»). Катери направлялися через океан на облавках вантажних транспортів, як у цілому вигляді, так і у розібраному – в такому випадку на суднобудівному заводі у СРСР проводилася їх збірка. У якості головної зброї встановлювалися торпедні апарати радянського виробництва.



Торпедний катер типу «Vosper»

Торпедні катери типу «Vosper» були британською розробкою. Їхні креслення були передані у США в рамках зворотного ленд-лізу та за умови, що частина із побудованих катерів буде поставлена Велико-

британії. Всього 4 корабельнями США було побудовано 185 катерів зазначеного типу у 10 модифікаціях, половину із яких отримав СРСР. Вони мали дерев'яний корпус із водомісткістю 43-45 тон та осадкою у 1,55 метра. Три двигуни фірми «Паккард» потужністю у 1200 кінських сил кожен дозволяли розвивати максимальну швидкість до 40 вузла. При економічній швидкості у 21,8 вузла дальність плавання була 525 миль. Озброєння складалося із 2 торпедних апаратів калібру 533,4-мм, 1 зенітної автоматичної гармати 20-мм калібру «Oerlikon», 2 спарених великокаліберних кулеметів калібру 12,7-мм. Екіпаж складався із 11 осіб.

В СРСР торпедні катери цього типу використовувалися для виконання різноманітних бойових завдань. Як мінімум, два із них загинули в бою – ТК-224 (підрив на міні), ТК-239 (потоплений артилерійським вогнем). Серед бойових успіхів варто відмітити ТК-238 – потопив 2 сторожових кораблі та транспорт водомісткістю у 1730 тон і ТК-241 – потопив 2 та пошкодив 2 ворожих кораблів і суден. Катери цього типу прослужили до середини 50-их років ХХ століття. Згодом були або передані ВМС США, або ж затоплені на виконання договірних зобов'язань перед союзниками.



Торпедний катер туну «Higgins»

Торпедні катери типу «Higgins» були американською розробкою та мали водомісткість 49-55 тон та осадку у 1,73 метра. Три двигуни потужністю у 1350 кінських сил кожен дозволяли розвивати максимальну швидкість до 41,5 вузла. При економічній швидкості у 21,4 вузла дальність плавання була 450 миль. Озброєння складалося із 2 торпедних апаратів калібру 533,4-мм (у американських

ВМС – 4 апарати калібру 456-мм), 2 зенітних автоматичних гармат 20-мм калібру «Oerlikon», 2 спарених великокаліберних кулеметів калібру 12,7-мм та 2 морських мін. Екіпаж складався із 11 осіб.

Катери мали гарну морехідність (неодноразово пересікали Атлантику своїм ходом), маневреність та надійність. Легко витримували шторм до 6 балів, що особливо актуально було для Північного та Тихоокеанського флотів. Катери цього типу довели свою високу бойову ефективність, маючи на своєму рахунку знищені та пошкоджені ворожі сторожовики та транспорти, тральщики і водолазні судна, баржі та мотоботи. Цілком природньо, що не обійшлося без втрат: катер №21 (загинув в результаті авіанальоту), катер №22 (загинув внаслідок навігаційної помилки під час проведення каравану), катер №203 (потоплено артилерійським вогнем під час атаки ворожого конвою), катер №209 (вибух пошкоджених бензоцистерн після атаки ворожого конвою), катер №212 (потоплено артилерійським вогнем під час атаки ворожого конвою). Торпедні катери, які пережили II Світову війну використовувалися радянським ВМФ до середини 50-их років XX століття і практично усі були демонтовані на метал та запасні частини.



Торпедний катер типу «Elko»

Торпедні катери типу «Elko» мали водомісткість 51 тон та осадку у 1,73 метра. Три двигуни потужністю у 1200 кінських сил кожен дозволяли розвивати максимальну швидкість до 38,4 вузла. При економічній швидкості у 22,2 вузла дальність плавання була 500

миль. Озброєння складалося із 2 торпедних апаратів калібру 533,4-мм, 2 зенітних автоматичних гармат 20-мм калібру «Oerlikon», 2 спарених великокаліберних кулеметів калібру 12,7-мм та 2 морських мін. Екіпаж складався із 14 осіб. Доставлялися у СРСР вияtkово у розібраному вигляді, а їх подальше комплектування здійснювалося на суднобудівних заводах у Владивостоці та Ленінграді (після зняття блокади).

В радянських ВМС катери цього типу прослужили до середини 50-их років ХХ століття і були або розібрані на запасні частини, або передані ВМС США, або ж затоплені в Баренцевому морі на Кільденському плесі на виконання договірних зобов'язань перед союзниками.

Для проведення морських десантних операцій в ході майбутньої війни з Японією радянські ВМС гостро потребували морських суден спеціальної конструкції, здатних підходити до узбережжя та здійснювати висадку живої сили та техніки.

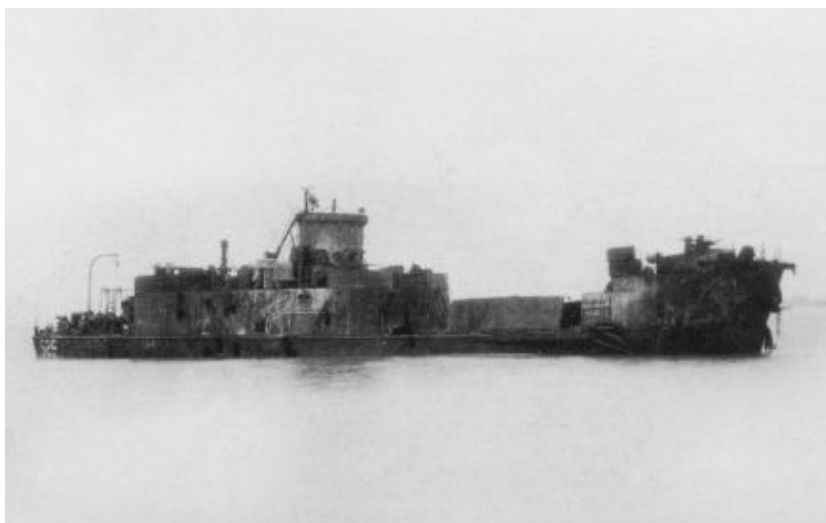


Десантне піхотне судно типу LCI

Для виконання цих завдань, по ленд-лізу, було отримано кілька типів десантних суден, найбільшу партію яких у 30 одиниць скла-

дали кораблі типу LCI – Landing Craft Infantry (десантне судно піхотне), призначені для перевезення до 212 бійців, які в радянському ВМФ отримали індекс «ДС» – десантне судно і одно- або двоцифровий номер та усі були зараховані до складу Тихоокеанського флоту. Судна мало водомісткість у 380 тон та осадку у 1,8 метра. 4 дизельних двигуни по 450 кінських сил забезпечували економічну швидкість у 11 вузлів та дальність ходу у 6500 миль. Стандартне озброєння суден складалося із 5 зенітних автоматичних гармат 20-мм калібру «Oerlikon», хоча для підтримки десанту на судна могли встановлюватися 3 міномети 106,7-мм калібру, або 6 пускових установок для 127-мм некерованих ракет, або ж 2-3 автоматичними гармати «Vofors» 40-мм калібру і кількома великокаліберними кулеметами. Екіпаж складався із 27 осіб.

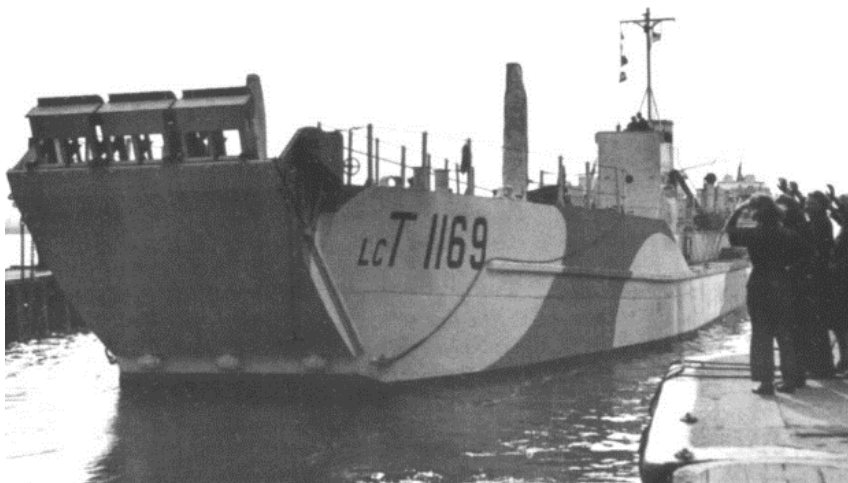
Конструкційною особливістю цього типу суден була відсутність у передній частині відкидної апарелі, а висадка десанту здійснювалася за допомогою двох трапів, що розміщувалися обабіч носової частини корабля. Таке рішення дозволило будувати судна цього типу із скругленою носовою частиною, завдяки чому збільшилася їх швидкість, що зменшувало необхідний для висадки десанту час.



Вражене артилерійським вогнем ДС-5 (LCI-525) під час висадки морського десанту на острів Шумиу, серпень 1945 року

5 із 30 отриманих для Тихоокеанського флоту суден типу LCI загинули 18.08.1945 року в ході висадки підрозділів 101 стрілецької дивізії на острів Шумшу Курильського архіпелагу. Цими суднами стали ДС-1, ДС-5, ДС-9, ДС-43 і ДС-47. Екіпажу ДС-5 вдалося висадити свій десант на острів, але при відході отримали враження артилерійським вогнем, розпочалася пожежа, затопило машинне відділення, але моряки до останнього вели вогонь. Загинули усі розрахунки гармат «Oerlikon». Командир прийняв рішення поставити димову завісу та добиратися до берега щоб приєднатися до висадженого десанту і продовжити бій вже на суші. Подібна ситуація трапилася із ДС-47, але у його випадку всі евакуаційні засоби були розбиті, тому вцілілі моряки екіпажу зробили саморобний пліт із пустих бочок та дошок на якому їх віднесло в Охотське море, але, на щастя, їх помітили з радянського сторожовика та врятували [5, с. 38].

Вцілілі після бойових дій кораблі цього типу продовжили свою службу в радянському ВМФ до середини 50-их років ХХ століття, частина із них повернута представникам ВМС США у Японії, а інша – розібрана на метал.



Десантне танкове судно типу LCT

Для висадки на узбережжя важкої техніки по ленд-лізу було поставлено 13 суден типу LCT – Landing Craft Tank (десантне судно танкове) із 470 побудованих у США. Ці кораблі водомісткістю у 284 тони мали осадку у 1,4 метра. Три дизельних двигуни потужністю 225 кінських сил могли розвивати максимальну швидкість у 8 вузлів. озброєння складалося із 2 автоматичних гармат 40-мм калібру «Vofors». Судно могло взяти на обловок 5 середніх танків типу Т-34, або до 350 бійців із 2-3 гарматами 45-мм калібру та автомашинами «Dodge» для їх транспортування. Конструкційно обладнувалося апарелю у носовій частині для висадки техніки.

Передані для СРСР судна типу LCT були введені до складу Тихоокеанського флоту та взяли участь у десантних операціях під час війни з Японією. Після закінчення бойових дій продовжили свою службу, але вже у інших якостях гідрографічних суден і несамохідних вантажних барж. У 50-их роках ХХ століття частина із них була розібрана на метал, а інша – затоплена у Татарській протоці у ході виконання зобов'язань перед США по ленд-лізу.



Плавуча ремонтна майстерня типу YR

Серед поставлених кораблів та суден для потреб радянського ВМФ особливо потрібно виділити надходження плавучих майстерень – суден спеціальної конструкції, призначених для виконання ремонтних робіт на кораблях та інших суднах поза місцем їх постійного базування. Такі майстерні, по суті, були невеликими пла-

вучими ремонтними заводами, оснащеними необхідними станками, механізмами, кранами, іншим обладнанням та кваліфікованими фахівцями-ремонтниками. Всього було передано 6 суден цього типу – 4 типу «YR», які в СРСР отримали індекс «ПМ-4» та 2 із індексом «ПМ-1», де «ПМ» означає «плавуча майстерня».

Судна типу «ПМ-4» були побудовані у США в 1945 році, передані СРСР у листопаді 1945 року в рахунок поставок по ленд-лізу та зараховані до складу Сахалінської військової флотилії Тихоокеанського флоту. Мали водомісткість у 835 тон і стали рекордсменами за часом своєї служби – ПМ-48 було виведено з експлуатації у грудні 1990 року, а ПМ-46 – у березні 1993 року. Плавучі майстерні типу «ПМ-1» були набагато меншими за водомісткістю – 350 тон, а отже і за своїм функціоналом, прибули у СРСР не власним ходом, а на транспортних кораблях, у розібраному вигляді. Побудовані в 1945 у США та передані СРСР влітку цього ж року. Зараховані до складу Тихоокеанського флоту. Судно ПМ-2 стало абсолютним довгожителем серед кораблів та суден ленд-лізу – було виключено зі списків ВМФ у червні 1993 року.

Примітно, що основна маса поставок для ВМФ із США припала на 1944 та 1945 роки, відповідно, 27,5% та 32,8%. Для цього були як суб'єктивні так і об'єктивні причини, але чи не найголовнішою із них стала підготовка СРСР до вступу у війну із Японією на боці США. У 1944 році Й. Сталін пообіцяв американцям, що вступ у війну відбудеться через 3 місяці після підписання капітуляції Німеччини. А під час Ялтинської конференції у лютому 1945, в ході якої обговорювалися основи світового післявоєнного порядку, за участь СРСР в бойових діях отримав обіцянку повернення тих територій, які відійшли Японії після російсько-японської війни 1904-05 років (південного Сахаліну та Курильських островів).

Не дивлячись на те, що СРСР залучався до проведення сухопутної військової операції на материковій частині, для забезпечення його дій у приморській зоні та проведення морських десантних операцій Тихоокеанському флоту потрібне було значне посилення, яке реалізувалося у зобов'язання США передати до 1 листопада 1945 року 180 кораблів різних типів (фрегатів, тральщиків, мисливців за підводними човнами, десантних суден) та провести підготовку радянських екіпажів. Місцем для передачі військових кораблів та

організації навчання екіпажів було обрано військово-морську базу США Колд-Бей на Алясці, яка мала власний аеродром, що суттєво пришвидшувало її функціонування. А сама операція отримала назву «Проект Хула» і з метою забезпечення таємності розглядалася у рамках здійснення ленд-лізу [167].



Військово-морська база США Колд-Бей, 1945 рік



Радянський та американський матроси-сигнальники під час навчання у Колд-Бей

Для проведення навчання та проживання військовослужбовців у березні 1945 року в США було створено спеціальний військово-морський загін, який підготував навчальні класи та житлові приміщення, здійснив набір інструкторів для навчання експлуатації кораблів, радіосправи та радіолокації, артилерійській та торпедній стрільбі, пошуку підводних човнів та морських мін тощо.

Із 10 по 14 квітня 1945 року в Колд-Бей прийшло 5 радянських морських транспортів, на облавку кожного з яких перебувало до 500 майбутніх курсантів, які були зведені у 5-ий окремих загін радянського ВМФ під командуванням контр-адмірала Бориса Попова, який в роки війни командував бригадою есмінців, а згодом – загоном легких сил Тихоокеанського флоту. Першу партію із 220 офіцерів та 1885 матросів було розподілені між бойовими кораблями, а саме навчання екіпажів розпочалося 16 квітня. До серпня 1945 року навчання пройшли 12,5 тисяч радянських військовослужбовців, із яких 3700 – офіцери. В зв'язку із тим, що серед військовослужбовців мало хто знав англійську мову, для забезпечення комунікацій було підібрано 30 студентів-перекладачів із Військового інституту іноземних мов.

Навчання тривало 14 днів і проходило як у класах, так і безпосередньо на самих кораблях, коли до кожного американського моряка було прикріплено радянського, який за допомогою перекладача намагався опанувати усі премудрості корабельних механізмів чи озброєння. Обладнання навчальних класів дозволяло відтворювати ситуації максимально наближені до бойових. Офіцери та матроси могли щоденно займатися на спеціальних тренажерах, здійснюючи учбові пошук та атаку підводного човна чи керувати тральним обладнанням корабля [91, с. 70].



Церемонія підняття радянського військово-морського прапора на кораблях, що передавалися СРСР, Колд-Бей, 9 червня 1945 року

З однієї сторони, радянські моряки вже були навчені на кораблях, які перебували у складі Тихоокеанського флоту, що значно полегшувало навчання, а з іншої – катастрофічно не вистачало перекладачів, яких було по 3 людини на корабель – 2 американські та 1 радянський. Вже до кінця травня 1945 року в СРСР було відправлено 53 бойових (фрегатів, торпедних катерів) та десантних кораблів. А до початку війни з Японією Тихоокеанський флот отримав ще 30 кораблів із яких 12 були класу «фрегат». Ситуація із корабельним складом вищезгадуваного флоту у 1945 році складалася так, що 51% тральщиків, 32% морських мисливців за підводними човнами, 70% сторожових кораблів; 20% торпедних катерів були побудовані у США [99, с. 46]. Пікантності ситуації додавало те, що після капітуляції Японії, отримані кораблі повинні були повернуті США, тому особливо великої потреби у бережному ставленні до них, в ході експлуатації та ведення бойових дій, не було.

Але не лише матеріальними поставками кораблів, суден та іншого військово-морського обладнання слід обмежувати ленд-ліз для радянського ВМФ. Вивчення закордонних технологій радянськими інженерами-конструкторами дозволило прийти до висновків про доцільність впровадження американського досвіду при: застосуванні автоматики та дизель-електричного руху на криголамах та інших судах; використанні змінного струму високої напруги в судових установках; технології побудови торпедних катерів; застосування двигунів одного обертання на торпедних катерах; створення сучасної системи деаерації та очищення води на паротурбінних двигунах; створення магнітних тралів для пошуку морських мін тощо.

2.2 Ленд-ліз транспортних засобів

2.2.1 Ленд-ліз вантажних суден

Враховуючи розташування США на іншому континенті, не важко зрозуміти, що основні міжконтинентальні перевезення здійснювалися із використання океанічних суден – вантажних, вантажно-пасажирських, танкерів. Стрімке зростання обсягів трансокеанічних перевезень вимагало не лише підвищення навантаження на

наявний штатний тоннаж радянських пароплавств, але й вимагало збільшення кількості океанічних суден у їхньому штаті, тому не дивно, що у структурі ленд-лізу знайшли своє місце 62 вантажні пароплави на суму 86,4 млн дол США; 18 буксирів різних типів із потужністю двигуна у 800-1500 кінських сил на загальну вартість у 21,9 млн дол США; 9 портових танкерів ціною у 4,88 млн дол США та 3 криголами, які були, завдяки особливостям своєї конструкції та побудови, сумарно найбільш дороговартісними – 29,33 млн дол США (таблиця 2.11).

Таблиця 2.11 – Результати імпорту транспортних та допоміжних суден в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|-------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Пароплави вантажні, шт. | - | - | 62 | 86,41 | - | - |
| Буксири, шт | 18 | 21,90 | 18 | 21,90 | 100 | 100 |
| Портові танкери, шт. | 9 | 4,88 | 9 | 4,88 | 100 | 100 |
| Криголами, шт. | 3 | 29,33 | 3 | 29,33 | 100 | 100 |

Наведено автором згідно джерела [35]

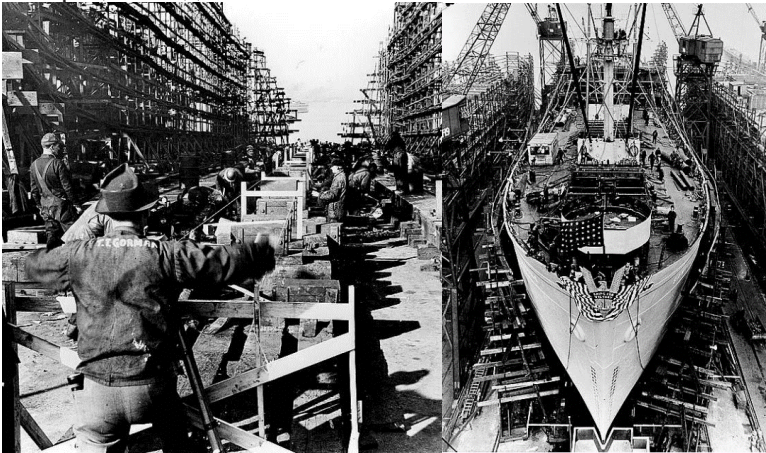
Найбільш відомим та багаточисельним типом вантажних суден, що був переданий не лише у СРСР, але й іншим країнам, в першу чергу, Великобританії, яка в силу свого острівного становища та розв'язаної проти її морського торгового флоту підводної війни зі сторони Німеччини, критично залежала від морських перевезень, були судна типу «Liberty» («Свобода»). Особливістю цих суден стала їх універсальність; надзвичайно велика швидкість побудови, яка становила, в середньому, 42 дні; використання великовузлової збірки та зварювальних технологій.

Стандартна водотоннажність судна становила близько 14500 тон, при довжині 135 метрів, ширині 17,3 метра і осадці у 8,5 метрів. Рух давала одна парова машина потужністю 2360 кінських сил, яка забезпечувала швидкість в 11 вузлів (20,5 кілометра) на годину і дальність плавання у 20 тисяч морських миль. Судна облаштовувалися 10 вантажними стрілами із робочою вантажопідйом-



Судно тину «Liberty» під час океанського переходу

ність у 10 тон та 2 великокабовими стрілами – на 15 (30) тон і 50 тон, що значно спрощували та прискорювали перевалку вантажів. озброєння суден складалося із 1-2 гармат калібру від 3 до 5 дюймів для відбиття надводних атак підводних човнів та 6-8 зенітних автоматичних гармат калібру 20-40-мм, які використовувалися у якості засобів ППО. Окрім штатної суднової команди у 41 особу, на обклавку судна перебувала команда військових для обслуговування озброєння [98]. Потужне озброєння давало змогу використовувати ці судна в якості військових транспортів під час проведення десантних операцій в ході війни з Японією.



Побудова судна тину «Liberty».

Одне і те ж судно у 1-ий та 24-ий день будівництва

Судна типу «Liberty» почали будуватися навесні 1941 року, а на кінець 1945 року зі стапелів 18 суднових підприємств зійшло 2710 суден цього типу (в тому числі 300 – на канадських та британських корабельнях). За час війни було втрачено близько 200 «Liberty», ще близько 300 були списані внаслідок катастроф. Вартість одного судна становила близько 2 млн дол США, а один-два вдалих рейси компенсували усі затрати на його побудову.

Передача СРСР суден типу «Liberty» здійснювалася у 1943-44 роках, а самі судна отримували нові назви: «Александр Невський», «Александр Суворов», «Аскольд», «Баку», «Брянск», «Валерий Чкалов» (під час переходу корпус судна розломився на 2 частини), «Валерий Чкалов» (отриманий на заміну аварійного «Liberty» з такою ж назвою), «Витебск», «Владивосток», «Войков», «Генерал Ватутин», «Генерал Панфилов», «Декабрист», «Емельян Пугачев», «Ереван», «Жан Жорес», «Ингул», «Каменец-Подольск», «Колхозник», «Красногвардеец», «Кубань», «Ленинград», «Михаил Кутузов», «Находка», «Новоросійск», «Одесса» (03.10.1943 року було торпедовано, але зуміло дійти до порту), «Орел», «Псков», «Родина», «Севастополь», «Сергей Киров», «Советская Гавань», «Сталинабад», «Сталинград», «Степан Разин», «Сухона», «Сучан» (15.08.1945 року під час перевезення десанту підірвався на морській міні, але залишився на плаву та виконав бойове завдання), «Тбилиси» (30.12.1944 року було торпедовано у Варанген-фіорді німецьким підводним човном U-956, розкололося на дві частини, носова затонула, а кормова була відбуксована до Мурманська), «Тунгус», «Херсон» (04.07.1943 року сіло на міліну в бухті Асача та пошкодило днище; 23.07.1943 року переломилося на дві частини) [20, с. 303-340].

Другою групою суден за кількістю переданих в СРСР, стали суховантажні пароплави, які за радянською класифікацією, не дивлячись на своє американське походження, отримали назву «тип «Балоруссия»» та нараховували 23 пароплавів. Побудовані у США, переважно на корабельнях Портленда, після закінчення I Світової війни, вони мали водомісткість від 10 до 12 тисяч тон, повну вантажомісткість до 5700 тон, парову машину потужністю до 2500 кінських сил, яка забезпечувала економічний хід у 9-10 вузлів на



Суховантажний пароплав «Белоруссия»

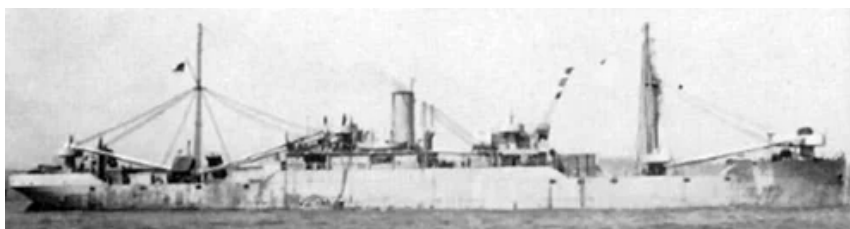
годину. Озброєння суден включало в себе різні комбінації 102 і 76-мм гармат, автоматичних дрібнокаліберних зеніток та 12,7-мм кулеметів. Як правило, ці судна передавалися у 1944-45 роках на баланс Далекосхідного морського пароплавства та використовувалися для перевезень вантажів в акваторії Тихого океану, а під кінець війни, частина із них виконувала функцію військових транспортів, здійснюючи перевезення радянських частин для висадки десантів у портах Північної Кореї і Сахаліну.

Передані судна отримали назву «Аргунь», «Белинский», «Белоруссия», «Восток», «Вторая пятилетка». «Выборг», «Десна», «Измаил», «Иркутск», «Кавказ», «Капитан Вислобовов», «Караганда», «Лев Толстой», «Лермонтов», «Луга», «Львов», «Петр Чайковский», «Плеханов», «Таллин», «Тарас Шевченко», «Тобол», «Томск», «Харьков» [20, с. 255-257].

Практично двійниками були 4 пароплави типу «Ашхабад», які у СРСР отримали назву «Ашхабад», «Киев», «Ижора», «Родина». Судна були побудовані на корабельні в Ньюарку (штат Нью-Джерсі) у 1918-20 роках. Мали водомісткість у 7701 тону та вантажомісткість у 3283 тони. Парова машина у 1544 кінських сил забезпечувала економічний хід у 10 морських вузлів. Озброєння було представлено 76,2-мм гарматою та 6 кулеметами різних калібрів. «Родина» через незадовільний технічний стан було повернена у США

та обмінено на інше судно у 1944 році. Решта кораблів цього типу продовжили свою службу у післявоєнний період [20, с. 298-340].

Дуже подібними між собою за своїми технічними характеристиками були 3 судна типу «Вишера», які в СРСР отримали назву «Вишера», «Полина Осипенко», «Циолковский». Побудовані у 1919-20 роках в Окленді (штат Каліфорнія), вони мали водомісткість у 7608 тон та повну вантажопідйомність у 3475 тон. Парова машина потужністю у 1588 кінських сил забезпечувала швидкість ходу у 9,5 морських миль. Судна озброювалися гарматою 76,2-мм калібру та кількома кулеметами. «Вишера» була повернута США у серпні 1944 року через незадовільний технічний стан. «Полина Осипенко» у 1964 році була перетворена на плавучу майстерню Владивостоцького торговельного порту, а «Циолковский» цього ж року було відправлено на демонтаж та розбірку на метал [20, с. 301-303].



Пароплав «Кола»

У Філадельфії (штат Пенсильванія) на корабельні Хог Айленд, в 1919 році було побудовано три кораблі, які було передано СРСР, де вони отримали назву «судна типу «Кола»». Перше із цих суден – «Кола», було передано СРСР у грудні 1942 року. Мало вантажомісткість у 5000 тон та парову машину потужністю у 2400 кінських сил із економічним ходом у 10,5 вузлів. Було озброєно 1 гарматою та 10 кулеметами різного калібру. В лютому 1943 року було помилково торпедовано американським підводним човном «Sofish» на південний-схід від японського острова Кюсю. Із 31 людини, яким вдалося врятуватися на аварійних шлюпках, після чотирнадцятиденного переходу під саморобним парусом до берегів Японії, в живих залишилося 4 моряка [28, с. 236-238].

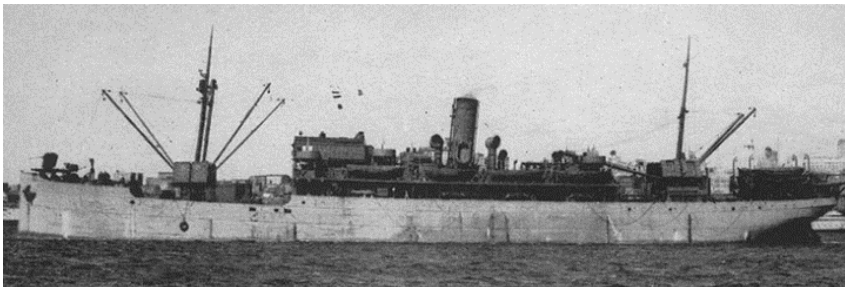
ПОТОПЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО ПАРОХОДА „КОЛА“ В ВОСТОЧНО-КИТАЙСКОМ МОРЕ

ВЛАДИВОСТОК 21 марта. (ТАСС). По сведениям, полученным Дальневосточным пароходством, японские газеты опубликовали на днях сообщение о том, что 17 февраля в Восточно-Китайском море был торпедирован и затонул советский пароход «Кола», направлявшийся из Владивостока на Камчатку. По сообщениям японской печати, из находившихся на борту парохода 73 человека спаслось всего 4 члена команды, подобранных японским военным кораблем. За два дня до потопления, 15 февраля, пароход, который следовал без груза, был задержан и досмотрен японскими властями в Цу-

симском проливе. Японские газеты «Асахи» и «Ниппон таймс» опубликовали 18 марта интервью, якобы данные четырьмя уцелевшими при потоплении «Колы» членами команды парохода. В этих интервью советским морякам приписывается заявление, что якобы пароход «Кола» был потоплен американской подводной лодкой. В управлении Дальневосточного пароходства указывают, что, как известно из уже известных обстоятельств гибели парохода «Кола», сообщения японской прессы о заявлениях, будто бы сделанных советскими моряками, не заслуживают никакого доверия.

Повідомлення в радянській пресі про потоплення пароплава «Кола»

Більш вдалим виявився шлях двох, однотипних із «Колою», пароплавів «Рига» і «Перекоп», які були передані радянській стороні, відповідно, у лютому 1945 року в Сан-Франциско та у березні 1945 року в Портленді. До закінчення військових дій вони були задіяні у перевезенні вантажів між тихоокеанськими портами США і СРСР. «Ригу» було у 1961 році передано «Главвотчермету» для демонтажу, а «Перекоп», наприкінці 50-их років виключено із переліку транспортних суден та переобладнано у плавучу майстерню [20, с. 276-277].



Судно «Михаил Ломоносов» типу «Урал»

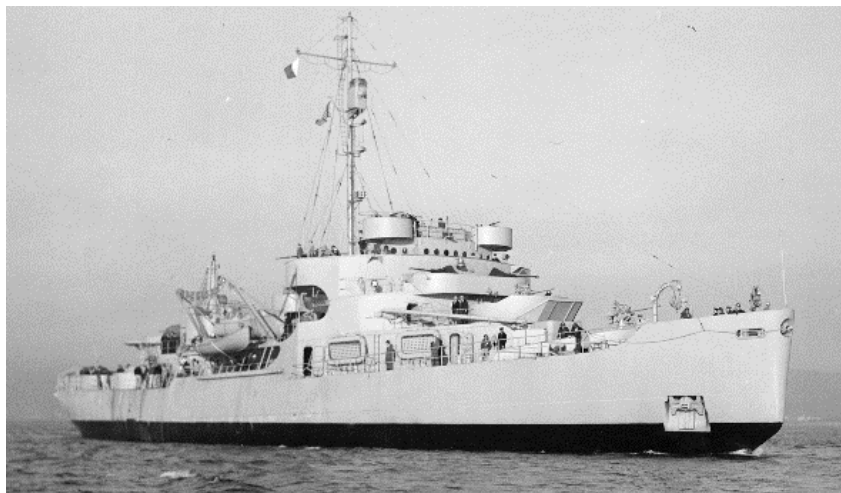
Товаро-пасажирські судна типу «Урал» були представлені двома судами – «Урал» і «Михаил Ломоносов». Судна побудовані ні-

мецькими корабелями на початку ХХ століття, реквізовані США у Німеччини під час I Світової війни та введені до складу американського торгового флоту. Наприкінці війни були передані СРСР на заміну пароплава «Ілліч», який затонув під час свого капітального ремонту у Портленді (штат Мен) та включені до складу Далекосхідного пароплавства. Водомісткість суден складала 8080 тон, а вантажомісткість становила 4636 брутто-тон. Два двигуни сумарною потужністю у 2500 кінських сил забезпечували економічну швидкість у 10,5 вузлів. озброєння складалося із 1 гармати калібру 127-мм та 6 зенітних автоматичних гармат 20-мм калібру [20, с. 254-255]. Першим своїм рейсом із США в СРСР було доставлено кілька тисяч радянських військовополонених, які були звільнені з німецьких концентраційних таборів американськими військами у ході їх боїв в Європі. У серпні 1945 року «Урал» було мобілізовано до складу Тихоокеанського флоту, де він виконував роль плавучої бази торпедних катерів; був військовим транспортом і забезпечував дії легких сил флоту. «Михаил Ломоносов» залучався до експортно-імпортних перевезень, а у серпні 1945 року перевозив війська у північнокорейські порти та на острів Сахалін.

Окрім однотипних суден, СРСР отримував океанські вантажні пароплави індивідуальної конструкції, тобто таких, які не мали своїх двійників, або, як кажуть моряки, «сістершипів». Загальна кількість таких кораблів складала 25 одиниць: «Академік Павлов», «Балхаш», «Бородино», «Зырянин», «Капитан Смирнов», «Кузьма Минин», «Куйбышев», «Луначарский», «Магадан», «Марина Раскова» (прийшла у СРСР в складі сумновідомого конвою PQ-17), «Менделеев», «Новгород», «Новосибирск», «Ногин», «Полтава», «Самарканд», «Суриков», «Сухона», «Ташкент», «Тимирязев», «Узбекистан», «Фабрициус», «Челябинск», «Ян Томп». Усі вони були побудовані в інтервалі між 1913-1920 роками у США, водомісткість їх коливалися від 12000 до 14500 тон, а вантажомісткість від 5700 до 6500 тон. Переважна більшість цих суден експлуатувалися в СРСР тривалий час у післявоєнний період [20, с. 277-298].

У червні 1944 року для потреб Головного управління Північного морського шляху було передано суховантажний теплохід «Союз-пушнина», який у вересні 1944 року було перейменовано у «Чукотку». Судно мало вантажомісткість у 512 брутто-тон, оснащувалося

2 дизелями, які давали хід у 12 морських вузлів. Судно було виключено із списків Міністерства морського флоту у 1981 році. Це судно слід вважати ленд-лізівським довгожителем серед морських транспортів, зважаючи на той термін, який воно перебувало на службі.



Криголам WAG 278 Northwind

Владивостоцькому арктичному морському пароплаванству Головного управління Північного морського шляху було передано 3 озброєнні криголами Берегової охорони США типу «Wind» – «Північний вітер» (WAG 278 Northwind), «Північний полюс» (WAG 281 Westwind), «Адмірал Макаров» (WAG 280 Southwind). Водотоннажність кожного із криголамів становила 5390 тони, їх осадка дорівнювала 8,1 м., а головна енергетична установка складалася із 6 дизелів сумарною потужністю у 12000 кінських сил кожен, які забезпечували максимальну швидкість у 16 морських вузлів на годину [20, с. 356-359]. Двигуни криголамів були дизель-електричними із високим рівнем автоматизації роботи, розроблені у Швеції, вони також використовувалися Фінляндією для оснащення своїх броненосців берегової оборони типу «Väinämöinen». Криголами мали 2 основні гребні гвинти, які розміщувалися у кормовій частині судна та один носовий гвинт для забезпечення маневрування в льодових умовах. Судна мали трипалубну конструкцію корпусу, який був

зварним, для підвищення міцності бортів конструктори відмовилися від ілюмінаторів, а все освітлення здійснювалося за допомогою внутрішніх люмінесцентних ламп. [46, с. 173].

На криголами було встановлено потужне артилерійське озброєння 4 – 102 мм, 8 – 40 мм та 6 – 20 мм гармати, які дозволяли вести ефективну протиповітряну оборону та відбивати напади невеликих надводних бойових кораблів ворога. Таке сильне артилерійське та зенітне озброєння пояснювалося тим фактом, що цей тип суден відразу будувався для Берегової охорони США і виконання військових місій. Криголами здійснювали проведення суден у Східному секторі Радянської Арктики, причому «Північний вітер» у 1944 р. було переведено на Західну Арктику, де він забезпечував льодове проведення вітчизняних та іноземних суден і кораблів у Білому морі. Криголами, протягом 1949-51 рр., було повернено США, де вони продовжили свою службу до 80-их років ХХ ст.

Окрім транспортів надійшли і танкери: 21 океанський (типів «Білгород», «Емба», «Донбас» та «Артек») – для перевезення пального і нафтопродуктів та 7 номерних (колишніх бункерувальників флоту США), призначених для заправки кораблів і суден Тихоокеанського флоту та Далекосхідного державного морського пароплавання.

Передані за ленд-лізом морські буксири були трьох типів – проекту 368 (тип «АТА»), тип «Альбатрос» та тип МБ-51. Морські буксири можна охарактеризувати як універсальний клас суден, які окрім основного свого призначення – допомоги у буксируванні аварійних плаваючих засобів, ще використовуються для забезпечення маневрування суден за складних умов руху в портовій акваторії чи каналі, здійснення пошукових і рятувальних робіт.



Морський буксир проекту 368 (тип «АТА») МБ-39 «Водолаз»

Морські буксири проекту 368 (тип «АТА») мали водомісткість у 889 тон, довжину корпусу – 43,5 м., ширину – 10,35 м., осадку – 4,03 м. Оснащувалися двома дизельними двигунами потужністю по 950 кінських сил кожен, які забезпечували економічний хід у 12 морських вузлів (близько 20 км) на годину. Усі вони були побудовані на корабельні «Comissy Lewischston» у місті Орінджі (штат Каліфорнія). Всього було передано 9 суден такого типу: МБ-36 (згодом «Наездник»), МБ-37 (згодом «Тетюхе»), МБ-38 (згодом «Золотой»), МБ-39 (згодом «Водолаз»), МБ-40 (згодом СФ-22, МБ-3), МБ-41 (згодом ЧФ-23, МБ-33), МБ-42 (згодом ЧФ-24, МБ-34), МБ-43 (згодом МБ-25), МБ-44 (згодом МБ-24). Буксири було включено до складу плавзасобів тилу Тихоокеанського, Північного, Чорноморського та Балтійського флотів де вони служили до 65-70-их років ХХ століття, а довгожителем серед них став МБ-42, який було виведено з експлуатації 24 серпня 1989 року.

Три буксири тип «Альбатрос» були побудовані на корабельні «Bethlehem Sb Co Ld» в Елізабетпорті у 1919 році. Були передані СРСР у лютому 1945 року та отримали нові назви «Альбатрос», «Буревестник» і «Кашалот». Зараховані до складу Далекосхідного державного морського пароплавства та використовувалися для обслуговування військових, народногосподарських та експортно-імпорتنних перевезень в акваторії торгового порту Владивостока. «Альбатрос» затонув внаслідок аварії у вересні 1949 року, а два інші буксири прослужили до 60-их років ХХ століття. Мали вантажомісткість у 418 тон, довжину – 32,28 м., ширину – 8,29 м., осадку – 4,51 м.

Буксири типу МБ-51 були передані СРСР у кількості 5 одиниць. Усі – для потреб Балтійського флоту де експлуатувалися до середини 70-их років ХХ століття. Були обладнані двигунами потужністю у 650 кінських сил.

До складу Колимського, Іртишського, Ленського та Єнісейського річкових пароплавств було передано 11 льодових буксирів типу «річка-море» (водотоннажністю у 600 тон, осадкою 2,5 м та потужністю машини у 800 кінських сил) – «Олександр Невский», «Олександр Суворов», «Генерал Брусілов», «Капітан Мелехов», «Капітан Сергієвський», «Льотчик Асямов», «Льотчик Чешиков», «Михайло Кутузов», «Патриот», «Победа», «Родина» та 4 буксири

у розукомплектованому вигляді, інформації про які не зберіглася. Ці буксири були побудовані протягом 1944-45 років у місті Сент-Луїс (штат Міссурі). Останній з переданих в СРСР льодових буксирів було виведено з експлуатації у 1972 році.

2.2.2 Надходження автотранспортних засобів та гусеничної техніки



Пам'ятник Марнському таксі у Парижі

Вперше автомобільний транспорт довів своє вирішальне значення у бойових діях у вересні 1914 році, коли для того, щоб зупинити німецький наступ на Париж, французький генерал Галлієні наказав мобілізувати усі наявні паризькі таксі для оперативного перекидання наявних резервів у напрямку ворожого прориву. Всього для транспортування військ було залучено близько 600 таксі, які двома рейсами перебазували 5 батальйонів 7-ої дивізії французів на відстань 50 кілометрів. Вступивши в бій, разом з іншими резервами, які були надіслані залізницею, вдалося переломити хід боїв на користь Франції, а німецькі війська почали свій відступ. Ці події стали одним із епізодів, так званого, «чуда на Марні», коли вдалося врятувати Францію від капітуляції та виходу із війни. За надані послуги паризькі таксиста отримали гонорари в розмірі 130 франків і повагу від співгромадян. Таксомоторам у знак шани в паризькому передмісті Леваллуа 11 листопада 1918 року, в день капітуляції Німеччини у I Світовій війні, було відкрито мармуровий пам'ятник, де в ролі таксі виступає Renault AG-1 – тогочасна найбільш масова марка таксомоторів [39].

Після закінчення I Світової війни стало зрозумілим, що наступна війна стане війною моторів, тобто буде вестися із активним ви-

користанням військової техніки, обладнаною двигунами, дії якої, в контексті логістики, будуть забезпечуватись транспортними засобами, які теж будуть приводитись в рух дизелями, газогенераторними установками або бензиновими моторами. Використання автомобілів не обмежуватиметься лише питаннями матеріально-технічного постачання військ. Залежно від типу авто та можливостей його трансмісії, вони можуть бути використанні і для виконання самих різноманітних функцій: ведення розвідки та забезпечення зв'язку; здійснення передислокації підрозділів; буксирування артилерійських систем великого калібру; виступати в якості мобільної платформи для деяких видів озброєнь (наприклад, знамениті «каютюші»); вивезення поранених та евакуації пошкодженої техніки.

Напередодні II Світової війни СРСР займав друге місце у світі за кількістю вантажних автомобілів, яких налічувалося 810 тисяч. Більше було лише у США – 4,5 мільйонів. Причому радянські вантажівки складали 80% усього автопарку. Якщо в СРСР одна легкова та одна вантажна автівка припадала на 850 та 210 людей, відповідно, то у США цей показник складав 4 та 29, у Франції – 22 і 84; Німеччині 53 і 181 [120].

Насичення армії автомобільною технікою та ті вигоди і переваги, які вона давала, призвела до створення в СРСР нового виду військових з'єднань – механізованих корпусів та моторизованих дивізій, які входили до їх штату. Всього на початок війни було сформовано або ж перебували на етапі створення 30 механізованих корпусів, головною ударною силою яких мали стати 2 танкові та 1 моторизована дивізії, а транспорт був представлений 5165 автомобілями, 352 артилерійськими тягачами та тракторами і 1710 мотоциклами. Стосовно ж моторизованих дивізій, то було сформовано 29 військових з'єднань цього типу, кожне з яких у своєму штаті нарахувало 1587 автомашин, 128 тракторів і 159 мотоциклів.

Станом на 01 червня 1941, тобто у переддень нападу Німеччини, автомобільний парк РСЧА нараховував 272,6 тис. автомобілів, 70% із яких це були ГАЗ-АА, вантажопідйомністю у 1,5 тони – модернізований варіант скопійованого американського автомобіля Ford AA 1930 року випуску, а решту складали, в основному, тритонні ЗІС-5, які теж були скопійовані з американської вантажівки Autocar Dispatch SA 1929 року випуску [120]. Враховуючи те, що за радян-

ськими даними СРСР за системою ленд-лізу отримав близько 403,8 тис. автомобілів різного виду, то методом нескладних арифметичних розрахунків, можна прийти до висновків, що імпорт автомобілів із США становив 148% від їх довоєнної кількості у РСЧА

За радянськими даними протягом 1941 року до початкової кількості автотранспорту у 272,6 тисяч одиниць із народного господарства було мобілізовано 204,9 тисяч автівок усіх типів, або 75,17% від початкової кількості. Втрати, за це й же період, склали 159,0 тисяч машин, що у відсотковому значенні становить 58,32% від початкової кількості та 33,3% від усього ресурсу (наявних на початок війни і мобілізованих). А всього за війну було втрачено 351,8 тис. автомобілів різних типів [161, с. 487].

Серед основних причин, які обумовили катастрофічний дефіцит автомобільного транспорту в перші роки війни варта назвати:

- понесені втрати в матеріальній частині, які пояснюються як діями ворога (знищення у ході нанесення бойового ураження чи захоплення автомашин на полі бою), так і бездіяльністю радянських військ (потребою у постачанні запасних частин, пально-мастильних матеріалів, організації евакуаційних та ремонтних машин);
- неможливість провести мобілізацію автомобільного та гусеничного транспорту у західних районах СРСР, які потрапили під окупацію у перші дні війни;
- залучення автотранспорту для евакуації людей і майна у східні райони країни;
- поставки у війська автомобілів по мобілізації у несправному стані із внутрішніх районів країни;
- відсутність достатньої кількості кваліфікованих шоферів, які могли б не лише водити автомобіль, але й виконувати дрібний, а в окремих випадках, і середній ремонт машини.

Московським протоколом від 01 жовтня 1941 року було передбачено необхідність поставок по 2000 розвідувальних автомобілів та 10000 вантажівок вантажопідйомністю від 1,5 до 3 тон. Представниками США гарантувалися поставки 5000 автомобілів протягом найближчих 9 місяців та розглядалася можливість збільшення поставок після з'ясування можливостей американського автопрому [172, с. 122]. Всього ж, протягом 1941 року радянською стороною у США було замовлено 10500 вантажних автомобілів, із яких було

3111 автівок знаходилося у американських портах і на стадії завантаження та 500 автівок («Ford», вантажопідйомністю у 1,5 тони) було доставлено в СРСР. Із 5000 розвідувальних автомобілів знаходилося у американських портах і на стадії завантаження 672 автомобілі «Vantam» [120].

16

РАЗМЕЩЕННЯ ЗАКАЗОВ И ЗАБОЗ АВТОМАШИН ИЗ С.Ш.А.
с 1. VII по 28. XI. 1941г.

СЕКРЕТНО

| Наименование | Закуплено | | Поставлено | | Отгружено | | Находится в пути | | Находится в портах и в пути | | Завезено | |
|---------------------------|-----------|-----------------------|------------|-----------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. | Колич. | Стоим. тыс. ам. долл. |
| Друг. автомобили | 10500 | - | 5688 | 10959 | 2577 | 4998 | 2077 | 4498 | 3111 | 5961 | 500 | - |
| в том числе: | | | | | | | | | | | | |
| "Ford" 1,5 тн. I) | 3700 | 5780 | 2500 | 3980 | 1694 | 2643 | 1194 | 2143 | 806 | 1337 | 500 ¹⁾ | 980 |
| "Студебакер" - 2,5 тн. | 1000 | 2500 | 1000 | 2500 | 611 | 1528 | 611 | 1528 | 389 | 972 | - | - |
| "Дарвестер" 2,5 тн. | 500 | 1500 | 500 | 1500 | 200 | 700 | 200 | 700 | 300 | 800 | - | - |
| "Дода" - 1,5 тн. | 2900 | 5120 | 1688 | 2979 | 72 | 127 | 72 | 127 | 1616 | 2862 | - | - |
| "Дженераль Моторс"..... | 1200 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| "Шевроле"..... | 1200 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Заведывательные автомашин | 5000 | 4628 | 744 | 766 | 72 | 67 | 72 | 67 | 672 | 699 | - | - |
| в том числе: | | | | | | | | | | | | |
| "Вантам"..... | 1000 | 1028 | 744 | 766 | 72 | 67 | 72 | 67 | 672 | 699 | - | - |
| "Виллис"..... | 4000 | 3600 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |

Інформація про закупівлю та імпорт автомобілів із США у липні-листопаді 1941 року

Аналіз наведених у таблиці 2.12 даних засвідчує, що ленд-ліз автотранспорту, гусеничної техніки та дорожнього обладнання у вартісному вираженні становив 1133,04 млн дол США, причому у загальному імпорті становив 100% поставок трейлерів на 40 та 20 тон, вантажівок для обладнання доріг, спеціальних легкових автомобілів «Willys» та «Амфібія», артилерійських тракторів-тягачів, дорожніх автомобілів. Взагалі, менше за 90%, він не опускався за жодною товарною позицією. Окрім, власне, транспортних засобів були отримані запасні частини до них на суму 187,75 млн дол США, де частка ленд-лізу становила 98,46% (184,86 млн дол США), більше 3 тисяч дизельних двигунів ДМС 4-71, які чудово підходили для встановлення на невеликих кораблях і суднах типу торпедних катерів і десантних барж, потужних вантажівок, будівельній техніці тощо. Також по ленд-лізу було отримано іншого автомобільного обладнання на суму 41,54 млн дол США.

Таблиця 2.12 – Результати імпорту автотранспорту та дорожнього обладнання в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Автотранспорт та дорожнє обладнання | - | - | - | 1133,04 | - | - |
| Автомобілі, шт. | 416300 | 877,18 | 403791 | 847,72 | 96,99 | 96,64 |
| Автомобілі вантажні, шт.: | 367200 | 820,24 | 355247 | 801,27 | 96,74 | 97,69 |
| Трейлери, 40 тонн, шт. | 449 | 6,96 | 449 | 6,96 | 100 | 100 |
| Трейлери, 20 тонн,шт. | 190 | 1,9 | 190 | 1,9 | 100 | 100 |
| Вантажівки для обладнання доріг, шт. | 90 | 0,68 | 90 | 0,68 | 100 | 100 |
| Автомобілі легкові, спеціальні: | 49100 | 56,94 | 47552 | 52,07 | 96,85 | 91,45 |
| - Вілліс, шт. | 44044 | 44,83 | 44044 | 44,83 | 100 | 100 |
| - Амфібія, шт. | 3510 | 1,37 | 3510 | 1,37 | 100 | 100 |
| Автоцистерни, шт. | - | - | 698 | 1,76 | - | - |
| Мотоцикли, шт. | 34400 | 14,25 | 32260 | 13,61 | 93,78 | 95,51 |
| Трактори артилерійські, шт. | 7689 | 47,62 | 7689 | 47,62 | 100 | 100 |
| Трактори сільськогосподарські, шт. | - | - | 2487 | 2,45 | - | - |
| Дизельні двигуни ДМС 4-71, шт. | 3262 | 6,12 | 3168 | 6,0 | 97,12 | 98,04 |
| Дорожні автомобілі, шт. | 1913 | 11,53 | 1913 | 11,53 | 100 | 100 |
| Запасні частини до автотранспорту, тис. тон | 180,4 | 187,75 | - | 184,86 | - | 98,46 |
| Інше автомобільне обладнання | - | - | - | 41,54 | - | - |

Наведено автором згідно джерела [35].

Потреба у вантажних автомобілях була настільки великою, що їх поставки радянською стороною розглядалися як найбільш пріоритетною. 22 жовтня 1942 року Й. Сталін в розмові із особистим представником президента США Венделом Уілкі, заявив, що однією із причин через які СРСР потерпів поразку у літніх боях 1942 року була відсутність вантажівок, оскільки заводи, які раніше випускали вантажні автомобілі, перейшли на випуск танків, а в су-

часній війні неможливо мати армію без вантажівок. Тому поставки вантажних машин були названі критично важливими для СРСР поряд із літаками-винищувачами, алюмінієм та вибухівкою.

Із даних таблиці 2.13 можна зробити висновок, що у структурі автомобільного ленд-лізу вантажні автомобілі склали 87,98% від кількості та 94,52% від вартості. Майже половину усіх поставок становили автомобілі Студебеккер різних модифікацій – 173272 штук, або 48,78% від кількості та 56,05% від вартості; на другому місці були вантажівки «Форд» – 74775 штук, або 21,05% від кількості та 16,92% від вартості; поставки фірми «Шевроле» займали третю сходинку – 61385 штук, або 17,28% від кількості та 14,75% від вартості. Слід відмітити, що наступні дві сходинки із невеликим відривом поділили між собою вантажівки Дженерал Моторс (7327 машин) та півторатонні Додж (7187 автівок).

Таблиця 2.13 – Структура імпорту вантажних автомобілів за ленд-лізом в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість, штук | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Автомобілі вантажні: | 355247 | 801,27 | 100 | 100 |
| - Студебеккер | 173272 | 449,09 | 48,78 | 56,05 |
| - Форд | 74775 | 135,57 | 21,05 | 16,92 |
| - Шевроле | 61385 | 118,17 | 17,28 | 14,75 |
| - Додж, 0,75 тони | 24248 | 38,55 | 6,83 | 4,81 |
| - Дженерал Моторс | 7327 | 18,12 | 2,06 | 2,26 |
| - Додж 1,5 тони | 7187 | 8,72 | 2,02 | 1,09 |
| - Харвестер | 3703 | 11,75 | 1,04 | 1,47 |
| - Мак | 1500 | 13,87 | 0,42 | 1,73 |
| - Харвестер | 1227 | 4,95 | 0,35 | 0,62 |
| - Інші типи | 623 | 2,48 | 0,17 | 0,31 |

Наведено автором згідно джерела [35].

Воїстину універсальним вантажним автомобілем показав себе в Червоній армії Studebaker US6, який використовувався і в якості артилерійського тягача для гармат різного калібрів, і як мобільна платформа для установок гвардійських мінометів-«катюш», і як транспортер живої сили. У післявоєнний час закладені у ньому ін-

женерні рішення стали основою натхнення радянських конструкторів вантажних автомобілів.



Studebaker US6

Випуск Studebaker US6 розпочався наприкінці 1941 року та тривав до закінчення війни у 1945 році. Це пояснюється тим, що дана вантажівка не прижилася в армії США (окрім інженерних частин) та поставлялася для союзників за системою ленд-лізу. Попит на автомобілі був такий, що окрім власне фірми Studebaker Corporation у 1943 році для випуску довелося залучати ще одного автовиробника REO Motor Car Company [89, с. 512].

Автомобіль із вантажопідйомністю у 2,5 тони (хоча на гарних дорогах міг брати вантажу до 5 тон) поставлявся в СРСР двох типів: із колісною формулою 6x6 (повнопривідний) та із колісною формулою 6x4 (із двома ведучими осями). Машина була обладнана п'ятиступінчатою коробкою швидкостей та шестициліндровим бензиновим двигуном об'ємом 5,24 літра і потужністю у 95 кінських сил, який забезпечував максимальну швидкість ходу у 70 км на год. Бензобак на 150 літрів гарантував запас ходу у 400 кілометрів [4].

В СРСР на базі Studebaker US6 монтувалися мобільні майстерні по ремонту автомобільної та бронетанкової техніки. Залежно від оснащення це могли бути механічні, слюсарно-механічні, ко-

вальсько-зварювальні, електроремонтні майстерні та майстерні по ремонту озброєння. Окрім того, Studebaker використовувалися у якості складських та інженерних машин, тягачів, снігоочищувачів та мобільних платформ для радіолокаційних станцій.

Спеціалізованими автомобілями-заправниками були «студебекери» US6.U5, обладнані цистерною для перевезення пального ємністю у 2850 літрів. Таких автомобілів було поставлено в Радянський Союз 426 одиниць (із загального обсягу в 500 таких автомашин випущених у США за період 1941-42 років) [174, с. 445-446]. Окрім спеціалізованих автомашин, шасі «студебекера» широко використовувався для переобладнання – так з’явилися бензозаправники БЗ-35С, коли на американську вантажівку переставлялося обладнання із радянського бензовоза на базі ЗІС-6.



Chevrolet G-7107

Відаючи належне вантажівкам Studebaker US6, слід відмітити, що вони у своїй конструкції містили багато запозичень від ще одного армійського повнопривідного автомобіля Chevrolet вантажопідйомністю у 1,5 тони, який було розроблено ще у 1935 році. Для потреб армії автомобіль випускався у 1940-45 роках. Мав колісну формулу 4x4, був оснащений цільнометалічною теплою кабіною, універсальним кузовом з тентом, шестициліндровим двигуном потужністю у 93 кінські сили та чотириступінчастою коробкою швидкостей, гідравлічними гальмами з вакуумним підсилювачем [19, с. 242]. Задекларовану потужність двигун Chevrolet міг давати лише на якісному висооктановому імпортному бензині. Використання ж низькосортних радянських сортів палива відразу знижувало потужність двигуна на третину, та вимагало його капітального ремонту після 10-12 тисяч кілометрів пробігу.

В СРСР надходили в основному модифікації багатоцільових бортових вантажівок без лебідки Chevrolet G-7107 та Chevrolet G-7117

оснащену передньою лебідкою з механічним приводом від коробки швидкостей. Кузови автомобілів обладнувалися 2-3 повздовжніми лавками для перевезення людей. В Червоній армії ці вантажівки використовувалися в якості мобільних платформ для гвардійських мінометів-«катюш» (до 1942 року), як тягачі для артилерії невеликого калібру (до 76-мм), перевезення вантажів, особового складу, інженерного майна, розміщення пересувних ремонтних майстерень та радіостанцій, санітарних автомобілів, машин для прокладки телефонних кабелів.

Всього СРСР отримав понад 61 тисячу вантажівок цього типу із 146 тисяч випущених американськими автовиробниками. Експлуатація цих автомобілів дозволила зробити висновок, що його ходова частина була добре пристосована до умов радянських доріг і бездоріжжя (краще лише у Studebaker US6), а от двигун поступався і Studebaker US6, і Dodge WC, і Ford-G8T. В радянській армії вантажівки Chevrolet функціонували до 1955 року, після чого були передані у народне господарство. Останній із цих автомобілів, обладнаний цистерною, був у робочому стані ще на початку 90-их років ХХ століття [174, с. 482]

Катастрофічна нехватка вантажних автомобілів на фронтах II Світової війни обумовила активне використання і автомобілів комерційного невійськового призначення, серед яких помітну роль у поставках за ленд-лізом займає вантажівка Ford-G8T.



Ford-G8T

Автомобіль вирізняється серед автомобілів подібного типу своїм абсолютно цивільним зовнішнім виглядом. Ця вантажівка із вантажопідйомністю у 2 тони (1,5 тони – за умов ґрунтових доріг) випускалася у колісній формулі 4x2, мала цілнометалічну кабіну обтічної

форми, дерев'яну вантажну платформу, шестициліндровий бен-

зиновий двигун об'ємом 3700 см³ і потужністю у 90 кінських сил, чотириступеневу коробку швидкостей, гідравлічні гальма. Окрім основного бензобаку на 75 літрів, що знаходився під сидінням водія, оснащувалася і додатковим, зовнішнім лівостороннім на 114 літрів, завдяки чому запас ходу зріс до 700 кілометрів. Для того, щоби машину хоч трохи мілітаризувати, були додані буксирні гаки та фаркоп [174, с. 489].

Автомобіль в радянській армії називали Ford-6, де цифра означала кількість циліндрів у двигуні. Автомобілі почали надходити в СРСР наприкінці 1941 року та відразу припали до душі радянським автомобілістам завдяки своїй надійності, більш досконалій конструкції в порівнянні з радянськими аналогами, простотою в експлуатації і обслуговуванні. Переважно використовувалися для організації логістики – перевезення вантажів та людей; на їхній базі монтувалися різні мобільні майстерні; могли бути тягачами для гармат [19, с. 243]. Всього у СРСР по ленд-лізу було доставлено близько 75 тисяч автомобілів цього типу. Після війни автомобілі Ford-G8T знайшли своє місце у мирному житті, використовуючись, переважно у сільському господарстві, до 70-их років ХХ століття.

Серед автомобілів, спеціально розроблених для потреб армії варто виокремити багатоцільовий повнопривідний Dodge WC, який через свою вантажопідйомність у 750 кілограм отримав у військах прізвисько «три чверті». Машина випускалася у різних модифікаціях: артилерійський тягач (WC-51), всюдихід, обладнаний лебідкою для самовитягування (WC-52), штабний автомобіль із закритим



Dodge WC-51

металічним кузовом (WC-53), санітарний автомобіль із закритим кузовом (WC-54), відкритий штабний автомобіль (WC-56), командирський автомобіль (WC-56), ремонтна май-

стерня (WC-59), машина телефонного зв'язку (WC-60) та автомобілі з трьома осями без лебідки і з лебідкою (WC-62, WC-63).

Основна маса поставок в СРСР припала Dodge WC-51 і WC-52, які використовувалися в Червоній армії у якості тягача для протитанкових гармат 45-мм, 57-мм та 76-мм калібрів та полкових мінометів калібру 120-мм. Автомобіль міг транспортувати не лише артилерійську систему, але й у кузові увесь її розрахунок та частину боєкомплекту. Згодом на них почали встановлювати зенітні 12,7-мм кулемети та дрібнокаліберні автоматичні гармати. Також автомобіль добре зарекомендував себе у якості командирської, розвідувальної і санітарної машина.

Цьому сприяли дуже гарні технічні дані автівки – колісна формула 4x4, шестициліндровий карбюраторний двигун потужністю у 92 кінські сили, чотиришвидкісна коробка передач, підвіска на напівеліптичних ресорах і гідравлічні гальма, широкопрофільні шини низького тиску із розвиненими ґрунтозацепами, бензобак на 114 літрів, двомісна кабіна та відкритий кузов, що міг закриватися тентом. Хоча був і один суттєвий недолік – автомобілі були дуже чутливі до пального та могли безпроблемно працювати лише на марках бензину Б-70 і КБ-70. Використання радянських сортів приводило до швидкого зносу двигуна [19, с. 241].

За радянськими даними всього було отримано 24248 машин Dodge WC із загального випуску у 250 тисяч автівок цього типу (тобто, близько 10%). Після закінчення війни ці машини ще довго використовувалися як у армії, так і у народному господарстві, для них на Ленінградському шинному заводі спеціально випускалися автопокришки, а один із авторемонтних заводів було переведено виключно під обслуговування автомобілів цього типу [174, с. 504].

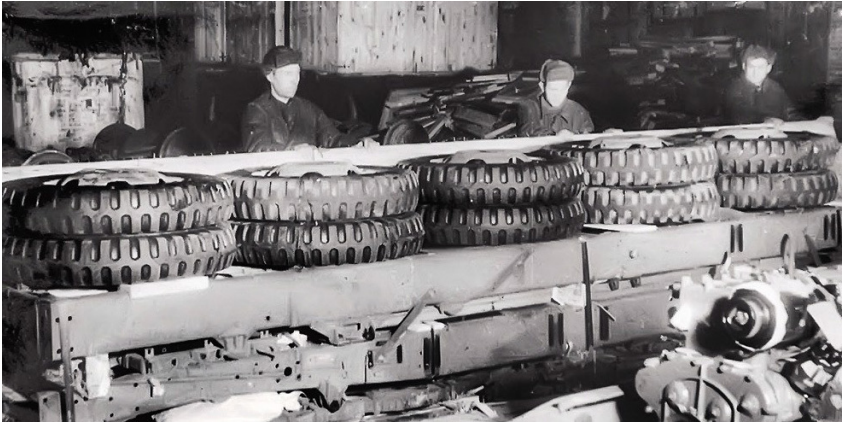
Автомобілі по ленд-лізу могли поставлятися як безпосередньо у порти СРСР, так і на території інших держав, наприклад Ірану, звідки вони потім переганялися в СРСР своїм ходом. Машини могли надходити як у готовому (зібраному) стані, так і у вигляді машинокомплектів – розкомплектованими для великовузлового складання та запаковані у дерев'яні ящики. В 1-му ящику були окремо складені колеса та розібрані рами двох вантажівок; у 2-му ящику – дві кабіни; у 3-му ящику – два бортові кузова із складеним у них брезентовими верхами. На кожні 100 вантажівок за нормами аме-

риканської армії постачалися і запасні частини (2-3 комплекти, залежно від типу автівки), а також підйомні механізми та спеціальний інструмент для збірки вантажівок з розрахунку 1 комплект на 100 поставлених автомобілів [170]. Такі машинокомплекти після їх транспортування проходили розпакування та збірку на автомобільних заводах як за кордоном (4 автоскладальних заводи були побудовані у Ірані та Іраку), так і на автомобільних заводах в СРСР – Московському, Горьковському, Ульяновському, заводі імені КІМ. Після звільнення західних територій країни автоскладальні заводи запрацювали у Мінську та Одесі.



Отримані по ленд-лізу вантажівки резерву СВГ, 1943 рік

В переліку легкових та спеціальних автомобілів значаться поставки 49100 автомобілів, із них – 44044 припадають на автомобілі Willys MB, які усі надійшли по ленд-лізу. З початком II Світової війни армія США сформувала замовлення на виготовлення легкого автомобіля-розвідника із двигуном потужністю більше 40 кінських сил, колісною формулою 4x4, який можна було б озброювати кулеметом. Участь у конкурсі взяли три автовиробники – «Bantam», «Willys» та «Ford». Причому фірма «Willys» скопіювала зовнішній вигляд свого



*Розпакування ящика із колесами та рамами
до вантажних автомобілів*

автомобіля з прототипа фірми «Vantam», яка подала свій прототип першою, що стало згодом причиною юридичної тяганини між ними. Після проходження випробувань лідером, за рахунок прохідності, надійності та потужного двигуна, виявився автомобіль фірми «Willys».

Чотиримісний автомобіль «Willys» вантажопідйомністю у 250 кілограм обладнувався триступінчастою коробкою передач, чотирициліндровим бензиновим двигуном об'ємом у 2199 см³ із заявленою потужністю у 60 кінських сил. Бак на 57 літрів забезпечував запас ходу по шосе у 475 кілометрів. Автомобіль був досить вимогливий до якості бензину, октанове число якого повинно було бути не менше 66. Використання низькоякісних сортів пального суттєво

відзначалося у сторону зменшення як на потужності двигуна, так і на його довговічності. Конструкційними особливостями автомобіля були відсутність дверей, натяжний брезентовий верх та відкидне на капот вітрове скло.



Автомобіль «Willys MB»

Окрім, власне, фірми «Willys» випуском

її джипів займався завод «Ford» у місті Толідо (штат Огайо). Всього для потреб армії в роки війни сумарно було випущено 659031 таких автомобілів, таким чином, поставки в СРСР становлять 6,68% від загального випуску. В РСЧА «Willys» використовувався не лише за своїм прямим призначенням, у ролі автомобіля-розвідника, але й у якості командирської машини; машини зв'язку із встановленою рацією; санітарного транспортера; тягача для 45-мм гармат. Автомобілі надходили у напіврозібраному вигляді, добре упакованими в дерев'яні ящики. Їх збірку здійснювали заводи у містах Коломна та Омськ.



Упаковка розібраних «Willys» перед відправкою по ленд-лізу та дерев'яні контейнери з джипами перед завантаженням на судно у порту Нью-Йорка



Пам'ятник військовим шоферам у місті Києві

Після війни тисячі цих автомобілів були передані у народне господарство та стали використовуватися для перевезення керівництва різного рівня – від голів колгоспів і директорів заводів до партійних секретарів районного та обласного рівня. Без усякого

перебільшення можна сказати, що «Willys» став одним із символів II Світової війни.



Автомобіль-амфібія «Ford GPA»

На базі «Willys» автомобільною компанією «Ford» випускався плаваючий автомобіль-амфібія «Ford GPA», необхідність створення та випуску якого була обумовлена потребою у швидкому форсуванні водних поверхонь у ході наступу, а також для транспортування

людей та вантажів в умовах бездоріжжя. По ленд-лізу в СРСР було завезено 3510 автомобілів-амфібій – 100% від усього їх радянського імпорту. Шестимісний автомобіль вантажопідйомністю до 500 кілограм активно використовувався РСЧА починаючи із весни 1944 року. Цими автомобілями були оснащені окремі моторизовані батальйони особливого призначення (по 100 автомобілів на батальйон), які з приданими стрілецькими частинами використовувалися для форсування річок та дій у болотистій місцевості.

Кузов автомобіля було створено у вигляді плоскодонного човна, який рухався у воді за рахунок трилопасного гвинта, який, у свою чергу, крутився завдяки спеціальному карданному валу. Рух на воді здійснювався на 2-ій передачі. Автомобіль було обладнано водовідливними насосами. Для руху по суші було передбачено колеса, розміщені у спеціальних нішах. Машина масою у 1600 кілограм мала збільшений бензобак у 76 літрів, розвивала швидкість до 90 кілометрів на годину по суходолу та до 9 кілометрів на годину на воді. Стационарне озброєння було відсутнє, але враховуючи вантажопідйомність «Ford GPA» та фронтові фотографії, на ньому легко можна було встановлювати станкові великокаліберні кулемети.

Автомобілі-амфібії використовувалися для перевезення особового складу, боеприпасів, продовольства, важкого стрілецького озброєння. Як показала практика, амфібія могла переправити вантаж сумарною масою до 400 кілограм, в тому числі 45-мм гармату

для якої спеціально робився дощатий настил. Амфібії використовувалися в якості буксирів для дерев'яних паромів на яких переправлялася дивізійна артилерія – 76-мм гармати з кінними упряжками. При буксируванні швидкість парому становила 4 км/год.

Серед висновків про використання машин-амфібій радянські військові зазначали, що їх доцільно використовувати для форсування водних перешкод в місцях де оборона ворога здійснюється незначними силами, при цьому необхідно забезпечення сильним артилерійським та повітряним прикриттям. Батальйони машин-амфібій доцільно включати до складу танкових армій та використовувати для захоплення мостів і переправ, або ж кінно-механізованих груп [12].



Артилерійський тягач M1 Heavy Tractor

Серед усього різноманіття техніки, яка була поставлена в СРСР за роки війни значиться 7689 артилерійських тракторів, які усі були поставлені в межах програми ленд-лізу та використовувалися у ході бойових дій у якості тягачів для важких гармат.

В СРСР поставлялися 6 типів важких гусеничних тракторів виробників Caterpillar D6 (дизельний двигун потужністю у 75 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 10 тон, було поставлено 296 одиниць) і D7 (дизельний двигун потужністю у 110 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 10 тон, було поставлено 243 одиниць), Allis-Chaimers HD7 (дизельний двигун потужністю у 83 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 8 тон, було поставлено 2106 одиниць) і HD10 (дизельний двигун потужністю у 70 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 10 тон, було поставлено 246 одиниць) International TD14 (дизельний двигун потужністю у 75 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 10 тон, було поставлено 296 одиниць) і TD18 (дизельний двигун потужністю у 110 кінських сил, лебідка, міг тягнути причіп масою до 14 тон, було поставлено 494 одиниць).

Усі ці типи сільськогосподарських машин пройшли відповідну модернізацію, яка полягала у збільшенні потужності двигуна і підвищенні швидкості руху (із 12 до 17 кілометрів на годину), встановленні додаткових тягових пристроїв та лебідки, збільшенні ємності паливних баків. Також попереду тракторів встановлювалася бульдозерна лопата, яка збільшувала функціонал техніки – тепер вони могли і розчищати собі дорогу. Модернізовані трактори отримали нову назву M1 Heavy Tractor та використовувалися у якості тягачів для важких радянських артилерійських систем калібру 122-мм, 152-мм, 203-мм [19, с. 258-259].



Артилерійський тягач М5

У 1941 році у США розпочалися розробки швидкохідного артилерійського тягача. Виробником сільськогосподарської техніки International Harvester було представлено два прототипи T20 і T21 після вивчення яких військовими було обрано прототип T21, оскільки він мав підвіску та гусениці танка M3 «Stuart». Зазначена техніка в американській армії отримала індекс M5.

Бойова маса тягача становила близько 14 тон, а екіпаж складався із водія, який розміщувався у його передній частині по центру, а 8-10 бійців гарматної обслуги – у кузові, на металічних лавках уздовж бортів. В кормовій частині знаходився бензиновий шестициліндровий двигун «Континенталь» потужністю у 235 кінських сил по обидві сторони від якого знаходилося по бензобаку сумарною ємністю 450 літрів. Працював тягач на авіаційному пальному марки КБ-70, якого використовував 270 літрів на 100 кілометрів під час руху з гарматою, що було вкрай неекономно. В передній частині тягача було встановлено лебідку із тросом у 90 метрів. Спочатку тягач був беззбройним, а згодом у його кормовій частині було встановлено 12,7-мм кулемет Браунінга М2НВ. Всього в СРСР було поставлено 172 тягачі такого типу.

Після використання тягача М5 в умовах радянсько-німецького фронту було виявлено багато недоліків – від слабкого зчеплення з ґрунтом до труднощі у маскуванні в силу його габаритів. А його швидкість виявилася надмірною для транспортування радянських артилерійських систем. Тому було рекомендовано використовувати його при переміщенні гармат вагою до 8 тон.



Транспортування гармат тягачами M1 Heavy Tractor і M5

Окрім швидкохідного артилерійського тягача М5 в СРСР здійснювалися поставки і броньованого напівгусеничного артилерійського тягача М2, який на відміну від М5 за рахунок сталюї катаной поверхневозагартованой броні товщиною у 12 мм (передня частина корпусу) і 6,5 мм (бічна та кормова частини) міг використовуватися і у якості бронетранспортера і як розвідувальна бронемашина. Розроблений у 1940 році він випускався для потреб армії США компаніями Autocar та White Motor Company, якими було виготовлено більше 13 тисяч тягачів цього типу.

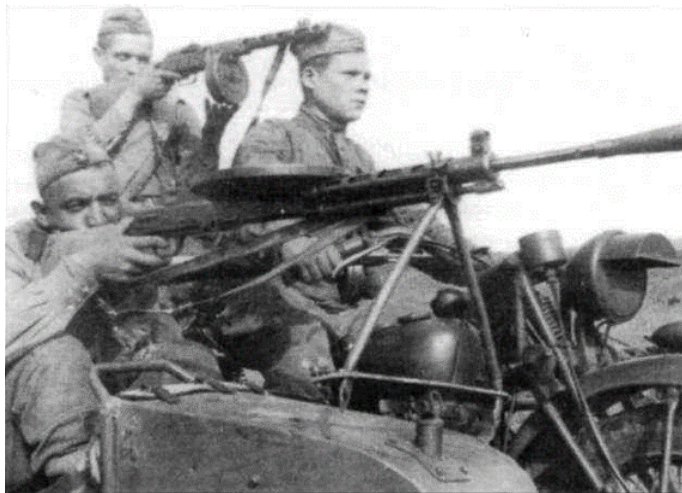


Артилерійський тягач M2 із 40-мм зенітною гарматою

Броньована машина була спроектована на основі вузлів цивільного автотранспорту. Обладнувалася карбюраторним шестициліндровим двигуном об'ємом у 6,33 літра та потужністю в 147 кінських сил, який розганяв її на дорожньому покритті до 70 км на годину. Мала чотириступеневу коробку швидкостей та лебідку із тяговим зусиллям у 4,5 тони, ємність бака становила 220 літрів. При власній вазі у 6,5 тон міг тягти за собою причіп (гармату) вагою у 3,5 тони, тому у Червоній армії використовувався, переважно, для транспортування артилерійських систем середнього калібру (протитанкових і зенітних гармат).

Екіпаж складався із 2 осіб, у кузові могли розміститися до 8 солдат гарматної обслуги і 2 ящики із снарядами (або ж 1500 кілограм вантажу). Тягач обладнувався рацією і озброювався двома кулеметами, один із яких був калібром 12,7-мм. Всього в СРСР було поставлено 342 артилерійських тягачів М2 та 118 одиниць його модернізованого варіанту М2А1.

Досвід II Світової війни показав, що мотоциклетні підрозділи здатні виконували ті функції, які були притаманні легкій кавалерії – ведення розвідки; дозорну службу; переслідування відступаючого ворога; захоплення залізничних станцій, мостів, переправ, перевалів та дефіле; здійснення диверсій у ворожому тилу. Як правило, окремі мотоциклетні батальйони входили до складу танкових і меха-



Бойовий розрахунок на мотоциклі Indian 741 B

нізованих корпусів, а окремі мотоциклетні полки – до складу армій. На початок 1944 року по штату в мотоциклетному батальйоні, окрім іншої техні-

ки, було передбачено 111 мотоциклів, а мотоциклетному полку – 214 мотоциклів. Станом на 1 травня 1945 року у складі радянської армії нараховувалося 4 окремих, 37 корпусних мотоциклетних батальйонів, 11 окремих мотоциклетних полків на оснащення яких йшла левова частка отриманих мотоциклів.

За офіційними радянськими даними в СРСР надійшло 34400 мотоцикли трьох англійських («Велосетт», «Матчлесс», «BSA») та двох американських («Harley-Davidson MLA-42» та «Indian 741-B») марок, причому сумарна кількість мотоциклів за ленд-лізом, тобто із США склала 32260 одиниць. Радянська промисловість за 4 роки війни спромоглася випустити 13763 мотоцикли. Тобто, поставки за ленд-лізом більш ніж у 2 рази перевищували внутрішнє виробництво. За ленд-лізом поставлялися мотоцикли американських марок, причому перевага віддавалася на користь «Harley-Davidson» із потужністю у 23 кінські сили та триступінчастою коробкою швидкостей, оскільки він був більш надійним в порівнянні з «Indian», міг використовувати радянськи типи пального, хоча його критикували за низьку прохідність. Набагато більше недоліків було відмічено за двохциліндровим 15 сильним «Indian», для якого вказували на велику масу, ненадійність, погану прохідність та вимогливість до типу пального. Не дивно, що на 3 поставлених мотоцикла «Harley-Davidson» припадав лише 1 мотоцикл «Indian».



Армійські варіанти мотоциклів «Harley-Davidson» та «Indian»

В «Довідці про техніко-експлуатаційні якості мотоциклів, що знаходяться на озброєнні 3 Гвардійської танкової армії» від 28.11.1944 року відзначено, що «...практика експлуатації показала, що мотоцикли «Харлей Девідсон» за рахунок наявності більшого запасу потужності двигуна, більш високого розміщення передньо-

го та заднього підкрилків і піддона двигуна... володіє кращою прохідністю ніж вітчизняний мотоцикл М-72. ...Слабкими місцями мотоцикла є недоброякісність заднього цепу та передньої зірочки, жорсткість заднього сидіння, рама коляски вітчизняного виробництва є слабкою для мотоцикла «Харлей Девідсон», неміцність колеса люльки, особливо з тонкими шпичками, недостатній запас ходу – необхідно збільшити бензобак; ведучий цеп не захищений від пилюки і піску недостатня міцність пальця передньої вилки...Висновки – із усіх наявних на озброєнні армії мотоциклів, найкращим за прохідністю, надійністю в роботі, та тривалістю міжремонтних термінів є мотоцикл «Харлей Девідсон», до позитивних сторін якого слід віднести наявність циркуляційної системи змащення, високу якість матеріалів, ретельність в обробці деталей [10].

Особливістю поставок іноземних мотоциклів було те, що усі вони надходили без колясок, що значно знижувало їх бойову цінність та ударну міць, оскільки саме у колясці розміщувалася головна зброя мотоциклістів – ручний кулемет, або протитанкова рушниця. Також коляски могли використовуватись для розміщення мінометів невеликого калібру та боезапасу до них. Тому в СРСР інженери отримали від військових завдання розробити вузли кріплення мотоциклетних колясок радянського виробництва від мотоциклів М-72, що і було виконано в найкоротші термін. Збіркою таких гібридних мотоциклів займалися мотоциклетні заводи у Москві та Серпухові.

На 01 травня 1945 року в Червоній армії нараховувалося 218 тисяч автомобілів, які було поставлено за системою ленд-лізу, що становило 32,8% усього автопарку держави. Зважаючи на досить продумані та досконалі конструктивні рішення, які були реалізовані у них та перевірені в умовах бойових дій, вони дали потужний поштовх для розвитку радянського автопрому у післявоєнний період.

2.2.3 Поставки залізничного майна.

Основою сучасної сухопутної логістики, виходячи із обсягів та відстаней перевезень, є залізничний транспорт. Під час ведення бойових дій саме від його розвитку, розгалуженості колійної сітки, забезпеченості рухомим складом та організації роботи залежить не лише своєчасне доправлення або передислокація живої сили, військової техніки, боєприпасів, продуктів харчування, але й ма-

теріально-технічне постачання організації виробництва у тилових районах країни.

Не була унікальною ситуація і для СРСР, адже в довоєнний період 80% усіх перевезень здійснювалися залізницею, а локомотивний парк нараховував близько 26 тис. одиниць тягового складу – паровозів, тепловозів, електровозів, мотовозів (локомотивів невеликої потужності для маневрових та допоміжних робіт). Протяжність усієї залізничної сітки СРСР, на початок війни, оцінювалася в районі 100-110 тис. км.

Ситуація, що склалася із початком військових дій, для залізничників характеризувалася втратою частини рухомого складу, руйнуванням частини залізничних колій, переведенням частини промислових потужностей із виробництва в інтересах Наркомату шляхів сполучень на створення озброєнь. А під кінець війни стало зрозумілим, що у процесі відбудови зруйнованої економіки важливу роль відіграють залізничні перевезення. СРСР гарантував США у післявоєнний період замовлення на 10 тисяч паровозів, 50 тисяч залізничних вагонів і платформ, 30 тисяч кілометрів рейок. Усе це і обумовило необхідність залізничної компоненти у структурі ленд-лізу. В січні 1944 року в УЗК було створено відділ залізничного обладнання, до складу якого увійшли фахівці залізничної групи Відділу індустріального обладнання, групи залізничних матеріалів відділу Промсировинаімпорт та група сигналізації відділу Техпромімпорт. До компетенції новоствореного відділу було віднесено питання виконання замовлень по поставках паровозів, вагонів, рейок, коліс та іншого залізничного майна.

Найбільшою країною-донором у залізничному ленд-лізі були США. Із Великобританії було отримано 91 електровоз, а із Канади – 1356 залізничних платформи. Основні показники залізничних поставок наведені у таблиці 2.14. Всього залізничного майна було поставлено на 364,08 млн дол США, із яких 269,33 млн дол (73,98%) склав ленд-ліз. При цьому, залізничні поставки поділялися на дві основні групи: поставки тягового і рухомого складу та інше залізничне майно. До складу першої групи, яка вартісно склала 227,37 млн дол США, а частка ленд-лізу становила 95,74% (217,69 млн дол США), увійшли поставки паровозів, тепловозів, мотовозів, залізничних платформ, думпкарів (вагонів із пристроєм для само-

розвантажування сипучих вантажів), цистерн. На 100% ленд-ліз забезпечив надходження тепловозів і залізничних цистерн; майже на 100% – імпорт паровозів 1900 із 1932 штук на суму 170,03 із 171,91 млн дол США.

Таблиця 2.14 – Результати імпорту залізничного майна в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Всього залізничного майна, в т.ч. | - | 364,08 | - | 269,33 | - | 73,98 |
| <i>Залізничний тяговий і рухомий склад</i> | | | | | | |
| Паровози, шт. | 1932 | 171,91 | 1900 | 170,03 | 98,34 | 98,91 |
| Тепловози, шт. | 68 | 8,28 | 68 | 8,28 | 100 | 100 |
| Мотовози, шт. | 67 | 0,423 | - | - | - | - |
| Електровози, шт. | 133 | 1,23 | - | - | - | - |
| Платформи залізничні, шт. | 11370 | 37,96 | 10014 | 32,51 | 88,07 | 85,64 |
| Думпкари, шт. | 1149 | 6,72 | 1075 | 4,97 | 93,56 | 73,96 |
| Цистерни залізничні, шт. | 120 | 0,847 | 120 | 0,847 | 100 | 100 |
| Всього, тис. тон | 519,8 | 227,37 | - | 217,69 | - | 95,74 |
| <i>Інше залізничне майно</i> | | | | | | |
| Рейки з кріпленнями, із них, тис. тон: | 723,5 | 44,02 | 630,4 | 38,86 | 87,13 | 88,28 |
| – рейки для широкої колії | 478,4 | 21,85 | 388,1 | 16,98 | 81,12 | 77,71 |
| – рейки для вузької колії | 2,0 | 0,11 | 2,0 | 0,11 | 100 | 100 |
| – кріплення рейок та залізничного обладнання, тис. тон | 242,9 | 22,06 | 240,3 | 21,77 | 98,93 | 98,69 |
| Скати паровозні, компл. | 50 | 0,32 | - | - | - | - |
| Колеса, тис. штук, в тому числі: | 61,8 | 4,78 | 43,1 | 4,61 | 69,74 | 96,44 |
| - колісні пари вагонні, тис. шт. | 17,0 | 2,62 | 15,77 | 2,45 | 92,76 | 93,51 |
| - колеса цільнокатані, тис. шт. | 44,8 | 2,16 | 44,8 | 2,16 | 100 | 100 |
| Осі, тис. шт. | 93,0 | 2,61 | - | 2,58 | - | 98,85 |
| - вагонні, тис. шт. | 92,2 | 2,61 | 91,42 | 2,51 | 99,15 | 96,17 |
| - паровозні, тис. шт. | 0,5 | 0,04 | 0,5 | 0,04 | 100 | 100 |
| - електровозні, тис. шт. | 0,3 | 0,03 | 0,3 | 0,03 | 100 | 100 |

| | | | | | | |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Бандажі, тис. шт. | 42,5 | 5,59 | 42,5 | 5,59 | 100 | 100 |
| - паровозні | 18,6 | 2,42 | 18,6 | 2,42 | 100 | 100 |
| - вагонні | 23,9 | 3,17 | 23,9 | 3,17 | 100 | 100 |
| Всього, тис. тон | 843,5 | 57,33 | 716,0 | 51,64 | 84,88 | 90,07 |

Наведено автором згідно джерела [35].

Друга група залізничних поставок складалася із того майна, яке забезпечувало сам залізничний рух – рейок, запасних частин до рухомого та тягового складу (осей, коліс, бандажів). Її сумарна вартість становила 57,33 млн дол США та фізичним обсягом 843,5 тис. тон, із яких ленд-ліз закривав 90,07% по вартості та 84,88% по вазі. Левова частка по цій групі припадала на залізничні рейки з кріпленнями – 723,5 тис. тон на суму 44,02 млн дол США де частка ленд-лізу становила 87,13% по вазі та 88,28% по вартості. На 100% ленд-лізівські поставки забезпечували надходження коліс цільно-катаних, паровозних і електровозних осей, паровозних і вагонних бандажів.

Сумарний обсяг залізничного ленд-лізу у вагових величинах склав за весь період 1363,3 тис. тон (5,65% від загального обсягу), або 1,508 млн радянських рублів (2,5% від загальної вартості радянського імпорту). При цьому, левова частка усіх поставок припала на 1945 рік – 40,9% від фізичного обсягу та 46,65% – від вартості залізничного ленд-лізу. Такі цифри свідчать, що основний ефект залізничних поставок припав на післявоєнну відбудову економіки країни. Питання важливості відновлення залізничного транспорту була піднята під час бесіди Народного комісара іноземних справ В. Молотова із послом США в СРСР А. Гарріманом ще 31 грудня 1943 року – *«для нас представляє також більшу важкість встановлення залізничного транспорту, особливо нас цікавить подвижний склад: паровози, платформи, вагони, а також рейси...»* [172, С. 478].

Характеризуючи поставки залізничної техніки та устаткування, необхідно відмітити що найбільше значення для військової економіки СРСР мали надходження паровозів, думпкарів та залізничних рейок. Щоб зрозуміти важливість цих поставок необхідно порівняти їх із внутрішнім виробництвом – за роки війни в СРСР було виготовлено всього лише 92 паровози (в найбільш важкий, 1942 рік,

було випущено лише 9 одиниць) та близько тисячі вагонів, у той же час, за аналогічний період, поставки із США склали 1932 паровози, 1149 думкарів та 11370 залізничних платформ. В СРСР поставлялися паровози типу «1-4-0» та «1-5-0», які в СРСР отримали позначення серій «Е^а» та «Ш^а», що виготовлялися американськими фірмами ALCO і Baldwin у США та Канаді [48]. Паровози типу «1-4-0» були спеціально спроектовані американцями для потреб військових, а типу «1-5-0» – за рахунок 5 колісних пар розвивали велике тягове зусилля, тобто були придатні для перевезення більшої кількості вагонів і платформ з вантажем.



Паровози типу «1-4-0» «Ш^а» та «1-5-0» «Е^а»

Для перевезення паровозів через Тихий океан було відібрано та переобладнано чотири однотипних судна-лісовози «Максим Горький» (капітан А. Полковський), «Севзаплес» (капітан І. Карасьов), «Комилес» (капітан А. Бородін) та «Клара Цеткин» (капітан К. Бадігін, який залишив по собі документальну повість «С паравозами через Тихий океан (записки капітана)» [14]). Ці судна були вибрані в зв'язку із особливостям своєї конструкції – повній відсутності під палубою, так званих, твіндечних приміщень, що дозволяло отримати відкритий доступ відразу до суднового трюму. Така побудова гарантовано дозволяла перевозити в трюмі та на верхній палубі 18 паровозів та 18 тендерів до них, одним судном за один рейс. Переобладнання суден під перевезення паровозів здійснювалося американською стороною в порту м. Портленд (штат Орегон). В цьому ж порту, де було побудовано спеціальну залізничну гілку під радянську ширину колії 1524 мм, відбувалося завантаження суден та починався відлік 4700 мильного морського шляху північною частиною Тихого океану до Владивостока.



Завантаження паровоза на облавок судна в одному із портів США

Важливість поставок залізничних рейок була обумовлена тим фактом, що обидві сторони – і СРСР, і Німеччина, намагаючись перешкодити військовій логістиці одна одній, активно знищували залізничні колії, причому, якщо СРСР здійснював це у ході партизанських дій, так звана «рейкова війна», то Німеччина – у ході свого відступу. Вагові характеристики поставлених в СРСР залізничних рейок (без кріплень) становлять близько 480 тис. тон, а це, в свою чергу, означає, що лише для перевезення такої кількості вантажу судами типу «Liberty» необхідно було використати близько 50 рейсів. Говорячи про ефективність використання залізничних рейок, доцільно провести невеликий розрахунок:

- вага 1 погонного метра сучасної рейки типу Р-65 становить 64,88 кг;

- у свою чергу, це означає, що поділивши загальну масу рейок на масу погонного метра ми отримаємо довжину однієї рейки, яку можна буде прокласти – 7,398 тис. км;

- знаючи, що потяг рухається по двох рейках, ділимо отриманий результат на 2 та отримуємо довжину колій, яку можна побудувати із використанням рейок, отриманих за ленд-лізом – 3,699 тис. км. Таким чином, отриманими залізничними рейками можна прокласти шлях від Москви до міст Західного Сибіру (м. Новокузнецк) чи Алтаю (м. Бійськ).

В праці «Воины стальных магистралей» наводяться данні, що для відбудови зруйнованих колій було використано 410 тис. тон рейкових скріплень [183, с.168]. У той же час за системою ленд-лізу їх було отримано 242,9 тис. тон, або 59,24% від загального їх використання.

Оцінюючи ефективність залізничного ленд-лізу в цілому, слід зробити висновок, що він дозволив СРСР переорієнтувати людські ресурси, промислові потужності та стратегічні матеріали на випуск важкої військової бронетехніки, в першу чергу – танків, заводами «Красное Сормово» (м. Горький), «Уральский вагоностроительный завод имени Ф. Э. Дзержинского» (м. Нижній Тагіл) тощо.

2.3 Поставки засобів зв'язку

Чи не основною причиною військових невдач СРСР на початковому етапі війни з Німеччиною стали проблеми із передачею інформації, яка в армії забезпечується військовими-зв'язківцями усіх рівнів. У свою чергу, ефективність їхньої роботи прямо залежить від можливостей технічних засобів, способів передачі інформації, рівня шифрування повідомлень, підготовки особового складу, конструкційних особливостей військової техніки, адже можливість встановлення рації в танк обмежується розмірами його корпусу, а у літак – злітною масою. Якщо змонтована радіостанція потребує додаткового місця або зменшення маси, то потрібно чимось жертвувати і найчастіше це був боекомплект, що вело до зменшення бойових можливостей танка чи літака.

Так склалося, що створення та виробництво засобів зв'язку ніколи не була сильною стороною радянської довоєнної промисло-

вості. У дореволюційний період державі не вдалося створити власне масове виробництво засобів зв'язку, а в післяреволюційний час пріоритети надавалися розробці різних видів військової техніки та озброєнь. В СРСР було 3 основних виробництва засобів зв'язку – завод «Красная заря», що випускав телефонну апаратуру усіх типів, завод імені Комінтерна, що спеціалізувався на випуску радіоапаратури та завод імені Кулакова, що виготовляв телеграфні апарати та апарати БОДО (у яких повідомлення відразу друкувалося літерами на паперовій стрічці). Не можна сказати, що розвитку військового зв'язку не приділялася належна увага, але те що цей напрям не був серед головних, то це точно. Вивчення іноземних зразків показувало, що радянські аналоги відстають від них, мінімум, на 10 років.

Використання засобів зв'язку в РСЧА на початку радянсько-німецької війни мало чим відрізнялося від того що було у I Світову. Для управління піхотинцями на полі бою командири взводів та рот використовували свистки, як у футбольних суддів. У командирів артилеристів в чийх підрозділах транспортування гармат здійснювалося кінною тягою обов'язковим елементом озброєння була кавалерійська шашка, але не для того щоб використовувати її як зброю, а для того щоб подавати нею сигнали підлеглим. Всього офіцер-артилерист мав знати 32 сигнали шашкою, наприклад, вертіння її над головою означало команду «наліво, кругом», якщо вперед-назад від плеча – рух рессю, укол вперед – перехід на галоп, тощо. Відповідно ці сигнали мали знати і підлеглі, щоб вчасно виконати. В танкістів, чий танки в основній своїй масі не були обладнані засобами зв'язку, використовувалися сигнали прапорцями, як у часи парусного флоту. Командир взводу чи роти висувався із башти танку та подавав ними умовні сигнали. Чи потрібно пояснювати як довго він міг так простояти під вогнем ворога і скільки його підлеглих могли б побачити що він командує під ворожим обстрілом? В авіації команди від командира ланки чи ескадрильї подавалися похитуваннями крилами під час польоту. А зв'язок наземних служб із пілотами, що піднімалися у небо, відбувався за допомогою різної конфігурації полотнищ, які розстелялися на землі та означали певні команди.

Що вже говорити, якщо в РСЧА перед війною функціонували військові підрозділи голубиної пошти, де голуби використовувалися в якості дублюючого (резервного) каналу спілкування, в основно-

му, при підтриманні зв'язку із партизанами. Перед війною, в армії діяв науковий інститут голубівництва РСЧА та курси підвищення начальників військово-голубиних станцій, друкувалися настанови з використання голубиної пошти у військах. Хоча справедливості раді, потрібно відзначити, що військові підрозділи голубиноного зв'язку функціонували і у Німеччині, і у Великобританії, і у США.



Сторінка з настанов по голубиному зв'язку в РСЧА у частині транспортування голубів.

Перед початком війни з Німеччиною, станом на 1 червня 1941 року, рівень забезпеченості засобами зв'язку від штатного обсягу в РСЧА становив [2, с. 21]:

- радіостанції сітки Генерального штабу Червоної армії (РАТ) – 39%;
- радіостанції фронтової сітки (РАФ, П-АК, 2А, 3А – 46%);
- радіоприймачі – 60%;
- зарядні агрегати – 45%;
- телеграфні апарати БОДО – 69%;
- телеграфні апарати СТ-35 – 35%;
- телефонні комутатори – 76%;
- телефонні апарати індукційні – 37%;
- кабель телефонний – 30%.

Всього ж у військах, на 22 червня 1941 року, використовувалося лише 37,4 тисячі одиниць радіозасобів усіх типів, із яких до кінця року було втрачено до 50% від загальної кількості. Відсутність радіозв'язку на важкій бронетехніці та літаках вела до значного зниження ефективності їх використання і обумовлювала великі втрати. В танкових військах, залежно від наявності радіостанцій, застосовувалася класифікація танків на «радійні» (рація встановлена) і «лінійні» (без радіостанцій) [3, с. 37].

Думаю що не помилюся, якщо стверджуватиму, що радіостанції у армії впевнено використовувалися починаючи із рівня дивізія та вище. На рівні бригада-полк увесь зв'язок було «зав'язано» на телефонні проводи, телефони та посильних солдат. Тому, в перші ж години війни, радянські лінії провідного зв'язку стали основною мішенню для атак ворожих диверсантів, що не могло не відобразитися, як на якості управління військами, так і на їх бойових результатах. Як люблять говорити військові: «Відсутність зв'язку – це втрата управління військами», що є чи не найголовнішою причиною втрат у живій силі та техніці, а відтак і причиною військової поразки.

Не дивно, що ні про яку закордонну допомогу у царині радіозв'язку та технічних новинок (радіолокатори, радіопеленгатори, радіомаяки) на першому етапі війни мова не йшла. Наочним підтвердженням цього стали радянські потреби у засобах зв'язку, які були зафіксовані у Московському протоколі (таблиця 2.15). Як

бачимо, є потреба в телефонних апаратах, сумарно по 12 тисяч на місяць, та просто таки у «диких» кількостях польового телефонного проводу – по 100 тисяч кілометрів щомісячно, тобто 900 тисяч кілометрів за період дії Московського протоколу.

*Таблиця 2.15 – Ленд-ліз майна зв'язку
за Московським протоколом у 1941-42 роках*

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|--|------------------------|--|
| 1. | Польові телефонні апарати з фоноіндуктором та викликом | по 6000 на місяць | Питання по поставках цих предметів буде вияснено у Вашингтоні, але вже зараз є шанси на деякі поставки |
| 2. | Польові телефонні апарати без джерела живлення | по 6000 на місяць | |
| 3. | Польовий телефонний провід (семижильний) | по 100000 км на місяць | |
| 4. | Підводний телефонний кабель | по 50 км на місяць | |

Наведено автором згідно джерела [172].

Забігаючи наперед, хочеться зазначити, що сумарні обсяги поставок телефонного проводу за весь період війни склали близько 1600 тисяч кілометрів (за 9 місяців 1941-42 років просили надіслати близько 60% усього телефонного проводу, що буде отримало за майже 4 роки війни). Тобто ми маємо тут справу або з наочним прикладом некомпетентності при формуванні заявок, які, скоріш за все, робили не профільні фахівці, або ж можемо стверджувати, що радянське командування і далі збиралося робити ставку на провідний тип зв'язку та розширювати його використання по максимуму.

Ще однією причиною, яка обумовила бажання отримати телефонний провід у такій кількості, може бути конструкційна недосконалість радянських армійських телефонних проводів ПТГ-19 і ПТФ-7, для захисту яких використовувалося матерчатє оплетіння, яке, як показала практика, чудово вбирало вологу, навіть у вигляді роси, чим відразу погіршувало і якість зв'язку, і можливість швидкого зняття телефонної лінії. Адже матерчатий захист проводу, який увібрав у себе вологу, збільшувався в об'ємі, що створювало труднощі у його змотуванні та котушку та збільшувало її вагу. А для прокладання ліній зв'язку через водний простір чи в умовах болотистої місцевості радянські проводи були взагалі малопристосовані. Як правило, армійські лінії зв'язку обладнували на певній

висоті від землі, щоби максимально уникнути контакту із водою. У військах зв'язку РСЧА були спеціальні підрозділи для прокладання таких ліній – кабельно-шестові роти. Тому не дивно, що найкращим подарунком для військовослужбовця-телефоніста на фронті була котушка із ленд-лізівським чи трофейним німецьким проводом, для захисту яких використовувалося оплетіння із природного каучуку чи його синтетичних замінників.

Окрім того, підготовка зв'язківця-телефоніста це зовсім не те, що підготовка зв'язківця-радиста, адже в останньому випадку потрібні матеріально-технічна база для навчання, вищий рівень освіти бійця та набагато більше часу для опанування рації (вивчення азбуки Морзе, напрацювання необхідної швидкості передачі інформації, вміння ремонтувати і усувати дрібні поломки).

Активне постачання радійних пристроїв зв'язку розпочалося уже в 1943 році, про що свідчить пояснювальна записка Відділу зв'язку УЗК в США, де замовлення на поставку включали наступну номенклатуру – потужні радіостанції і радіолампи; малопотужні радіостанції і морські рації; радіопеленгатори і радіоальтиметри (пристрої для визначення висоти польоту повітряних суден); радіоприймачі; радіовимірвальна апаратура; радіолампи; радіодеталі; різне радіообладнання; радіолокатори; телеграфно-телефонне обладнання; електросилове обладнання; електровакуумне обладнання [27, с. 286].

За рахунок поставок по системі ленд-лізу, на 100% забезпечувалися поставки радіовимірвальної апаратури обсягом 1,2 тис. тон на суму 4,5 млн дол США; зарядних агрегатів кількістю в 20434 штук та вартістю у 19,7 млн дол США; запасних частин до зарядних станцій обсягом 1,5 тис. тон на суму 3,89 млн дол США; 100 тисяч командирських ліхтариків на суму 0,124 млн дол США; 75 радіо-ремонтних майстерень вартістю 0,864 млн дол США. Майже на 100% ленд-лізом закривалися імпорتنі поставки польових телефонів (98,85% по кількості та 98,87% по вартості), радіопеленгаторів (96,13% по кількості та 97,58% по вартості), польового телефонного проводу (94,37% по кількості та 94,72% по вартості), радіоприймачів (91,7% по кількості та 85,44% по вартості). Найменша частка припадає на радіолокатори (29,02% по кількості та 30,14% по вартості), де значна частина поставлялася із Великобританії (таблиця 2.16).

*Таблиця 2.16 – Результати імпорту засобів зв'язку
в СРСР у 1941-45 роках*

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|------------------|----------------------|-------------------|----------------------|----------------------------|---------------------|
| | кіль- кість | вартість, млн дол | кіль- кість | вартість, млн дол | по кіль- кості | по вар- тості |
| Засоби зв'язку, всього, тис. тон | 113,0 | 240,19 | - | 205,5 | - | 61,04 |
| Радіостанції, шт. | 43298 | 64,7 | 35125 | 59,59 | 81,12 | 92,11 |
| Радіолокатори, шт. | 2626 | 67,39 | 762 | 20,31 | 29,02 | 30,14 |
| Радіоприймачі, шт. | 6025 | 3,09 | 5525 | 2,64 | 91,70 | 85,44 |
| Радіомайки, шт. | 133 | 3,4 | 113 | 3,35 | 84,96 | 98,53 |
| Радіопеленгатори, шт. | 388 | 1,65 | 373 | 1,61 | 96,13 | 97,58 |
| Радіолампи*, тис. шт. | 10182 | 7,73 | 10805 | 8,02 | - | - |
| Радіовимірвальна апа- ратура, тис. тон | 1,2 | 4,5 | 1,2 | 4,5 | 100 | 100 |
| Польові телефони, тис. шт. | 382,1 | 16,8 | 377,7 | 16,61 | 98,85 | 98,87 |
| Польовий телефонний провід, тис. км | 1640,8 | 33,88 | 1548,5 | 32,09 | 94,37 | 94,72 |
| Зарядні агрегати, шт. | 20434 | 19,70 | 20434 | 19,70 | 100 | 100 |
| Запасні частини до заряд- них станцій, тис. тон | 1,5 | 3,89 | 1,5 | 3,89 | 100 | 100 |
| Ліхтарі командирські, тис. шт. | 100 | 0,124 | 100 | 0,124 | 100 | 100 |
| Радіо-ремонтні майстерні, шт. | 75 | 0,864 | 75 | 0,864 | 100 | 100 |
| Телефонні станції «ВЧ»,шт. | - | - | 225 | 8,5 | - | - |
| Акумулятори, шт. | - | - | 71286 | 1,05 | - | - |
| Телефонні комутатори, шт. | - | - | 270 | 0,307 | - | - |
| Телетайпи, шт. | - | - | 2092 | 3,89 | - | - |
| Запасні частини і облад- нання | - | - | - | 15,77 | - | - |

** - у джерелі загальний імпорт менший ніж поставки за ленд-лізом
Наведено автором згідно джерела [35].*

Серед поставок за ленд-лізом було 225 телефонних станцій високо-кочастотного зв'язку, які використовувалися у частинах спецзв'язку для забезпечення переговорів на урядовому рівні та на рівні радянського генералітету; 2092 телетайпи – електромеханічних друкар-

ських машинок, такий собі гібрид сучасних месенджера та факса; 11,8 мільйонів радіоламп сумарною вартістю у 8,02 млн дол США (у загальному імпорті зазначена кількість у 10,18 млн вартістю 7,73 млн дол США). Це дозволяє зробити припущення, що ми маємо місце з помилкою при формуванні статистичного звіту та, зважаючи на цифри кількості та вартості радіоламп, всі вони теж надійшли по ленд-лізу.



Телефонний апарат ЕЕ-8А

Першою моделлю польового телефону, який завозився по ленд-лізу став армійський індукційний апарат ЕЕ-8А. Він випускався Федеральною телефонною і радіо корпорацією США. Телефон розміщувався у чохлі з твердої шкіри, який мав розміри 250х90х230 мм. Вага телефону з американськими батареями живлення складала 4,5 кг. Для його переноски було передбачено плечовий ремінь.

Всередині чохол був розділений перегородкою на дві частини – в правій монтувався каркас, куди вставлявся сам апарат, а в ліву вкладалася телефонна трубка, яка з'єднувалася з апаратом трижильним гнучким шнуром у гумовій оболонці. Вартість такого телефону становила близько 30 дол США. До позитиву американських телефонів відносилося те, що вони були помітно легші за радянські аналоги, які випускалися у дерев'яних скриньках; забезпечували значно кращий сигнал та якість зв'язку і були більш надійними в експлуатації – легко відбувалася заміна телефону та мікрофону у телефонній трубці. Згодом телефон було модернізовано шляхом заміни електричних батарей живлення і він отримав новий шифр – ЕЕ-8В [59].

Спеціальною розробкою для потреб радянської армії став польовий телефонний апарат ЕЕ-108, який не мав батарей живлення,



Телефонний апарат ЕЕ-108

а працював на основі застосування електрорушійної сили. За зовнішнім виглядом він нічим не відрізнявся від ЕЕ-8А – теж вкладався у шкіряний чохол, мав менші розміри 196x240x90 мм і вагу 3,8 кілограм. Усі написи на телефоні були виконані на російській мові. Телефонна трубка була сконструйована подібно до трубки радянського телефону ТАБІП. ЕЕ-108 забезпечував переговори на відстань до 15 кілометрів по польовому телефонному

кабелю. Всього в СРСР було поставлено близько 100 тисяч телефонів цієї моделі.

Ще одним імпорнтним телефоном, який поставлявся в СРСР та почав вироблятися у США в 1944 році фірмою Connecticut Telephone&Electric став ІАА-44 із вмонтованими двома сухими

батареями живлення сумарною напругою у 3 вольта. Для під'єднання зовнішнього джерела живлення були передбачені додаткові клеми. Телефон було скомпоновано за схемою, що вже використовувалася у ЕЕ-8, апарат розміщувався у металічному корпусі, розміри якого становили 250x250x100 мм. Телефон було обладнано гніздом для під'єднання додаткової трубки – так щоб розмову могли вести 2 людини з одного



Телефонний апарат ІАА-44

апарату. Особливістю фінансування апаратів цього типу стало те, що вони поставлялися не по ленд-лізу, а купувалися за валюти чезрез Амторг. Взамін цього, радянський замовник вимагав, щоб усі написи на телефонах цього типу були на російській мові, як і відповідні інструкції з його експлуатації.

Після війни американські телефонні апарати ще деякий час експлуатувалися в армії, про що свідчить опис їх конструкцій та особливостей застосування у посібнику для військових зв'язківців «Телефонное дело», який було надруковано у 1947 році [60, с. 230-237]. А після появи більш досконалих польових телефонів радянського виробництва вони були вилучені на зберігання у склади Міністерства оборони та Цивільної оборони у якості резервних засобів зв'язку.

Радіостанції та інша апаратура, що надходили по ленд-лізу, в основному використовувалися на рівні дивізії і вище, що говорить про їх більшу досконалість та надійність у порівнянні із радянськими аналогами. Як видно з таблиці 2.17, за деякими видами поставок, навіть без показника 1941 року, ленд-ліз залишав далеко позаду радянське виробництво та багаторазово його перевищував. Наприклад, за зарядними пристроями – у 24,5 рази; за телефонним кабелем – у 6,3 рази.

Таблиця 2.17 – Результати імпорту окремих видів засобів зв'язку в СРСР у 1942-45 роках та їх радянське виробництво

| Майно звязку | Надходження за ленд-лізом | | | | Всього за ленд-лізом | Радянське виробництво | Відношення ленд-лізу до радянського випуску, % |
|------------------------------|---------------------------|-------|-------|-------|----------------------|-----------------------|--|
| | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | | | |
| Радіостанції типу РАФ,шту. | - | 139 | 528 | 717 | 1384 | 1610 | 85,96 |
| Зарядні агрегати 1,5 кВт,шт. | 2766 | 4242 | 4430 | 2261 | 13699 | 690 | 2451 |
| Зарядні агрегати 5 кВт, шт | 1012 | 1493 | 425 | 285 | 3215 | | |
| Телефонні апарати, тис. шт. | 36,5 | 143,7 | 83,2 | 58,4 | 321,7 | 740,1 | 43,46 |
| Телефонний кабель, тис. км | 473,7 | 432,2 | 366,8 | 183,2 | 1455,9 | 230,7 | 631,08 |
| Телеграфна проволочка | 3738 | 5446 | 1480 | 8454 | 19118 | 29384 | 65,06 |

Наведено автором згідно джерела [216].

Залежно від особливостей використання та роду військ усі поставлені радіостанції за ленд-лізом можна поділити на три основні групи – авіаційні, танкові та піхотні. Найкраща їх характеристика наведена у джерелі [158].



Авіаційна радіостанція CR-274-N

Радіостанція CR-274-N – відносилася до класу бортових радіостанцій та була розроблена у 1940 році для зв'язку між літаками, між літаками та наземними командними пунктами, а також для радіонавігації. Вона встановлювалася на літаки, які поставлялися за системою ленд-лізу – винищувачах «Supermarine Spitfire», «Kitty Hawk», «Curtiss P-40 Warhawk», «Bell P-39 Airacobra» і бомбардувальниках «North American B-25 Mitchell», «Douglas A-20 Havoc», «DB-7 Boston». Виробництво здійснювала корпорація «Aircraft Radio Corporation», яка випускала радіостанції цього типу під маркуванням ATA/ARA для потреб військово-морського флоту та CR-274-N для потреб армійської авіації.

Більш старішими радіостанціями, які виконували ті ж завдання, що і CR-274-N, та встановлювалися на літаки «Kitty Hawk», «North

American B-25 Mitchell», «Douglas C-47 Skytrain» були розробки 1932 року – рації SCR-283 та SCR-183, різниця між якими була у напрузі джерела живлення, відповідно, 28 та 14 вольт. Рації SCR-287 використовувалися для дальнього зв'язку, а командні бортові УКВ SCR-522 мали 4 фіксованих канали зв'язку, один із яких забезпечував автоматичний режим роботи системи «свій-чужий».



*Танкова радіостанція
Wireless Sets №19 Mk II*

Радіостанції вироблялися із 1941 року спочатку у Великобританії, а з 1942 року – у Канаді та США. В СРСР почали надходити наприкінці 1941 року та ставитись на танки англійського виробництва, а згодом і на американські «Sherman». Окрім танків, вони встановлювалися на бронетранспортери, джипи, або ж використовувалися у якості стаціонарних радіостанцій. Особливістю радіостанцій канадського та американського виробництва було те, що написи на них дублювалися на англійській та російській мовах. Виробниками радіостанцій цього типу були фірми «Zenith Radio», «RCA» «Philko», а всього в СРСР було поставлено більше 12 тисяч рацій цього типу.

Серед піхотних радіостанцій по ленд-лізу завозились переносні рації із різними робочими можливостями. Всього 20 екземплярів було завезено рацій типу BC-611-F, які забезпечували зв'язок на відстані до 1,5 кілометра та у силу своєї компактності могли переноситись на поясі у бійця-радиста. Це була перша у світі рація, ви-

Першими найбільш масовими танковими радіостанціями, які поставлялися в СРСР за системою ленд-лізу стали британські Wireless Sets №19 Mk II, які працювали у діапазоні коротких та ультракоротких хвиль на частоті від 2 до 8 МГц, тобто в тому ж діапазоні, що і радянські танкові рації (від 4 до 5,63 МГц).

користувати яку можна було зусиллям однієї руки. Її розробила фірма «Motorola» у 1940 році. Враховуючи вкрай мізерний обсяг поставки, можна сміливо стверджувати, що цей тип рацій на фронт не потрапив, а був використаний радянськими спеціалістами для розробки власних рацій подібного типу.

Переносною короткохвильовою рацією, яка могла монтуватися і на транспортні засоби була ВС-654-А, яка працювала в діапазоні 3,8-5,8 МГц. В комплект входив ручний генератор GN-45, унформер РЕ-103 (мотор-генератор для перетворення одного виду електрики в інший). Виготовлялася фірмою Crosley Corporation із 1942 року. За допомогою перехідного пристрою дозволяла здійснювати розмови у телефонному режимі через апарат ЕЕ-8 на відстані до 3 кілометрів.

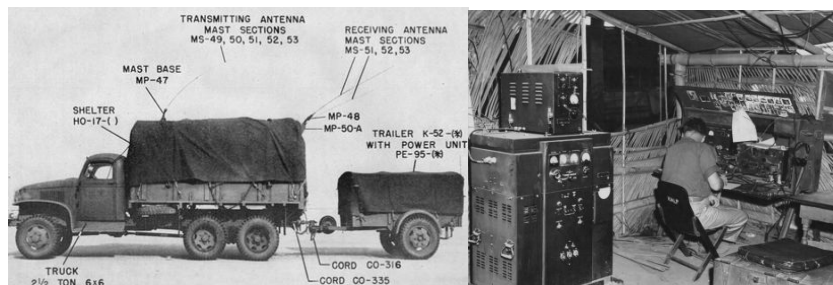
ВС-721 теж належала до переносних радіостанцій короткохвильового діапазону із радіусом дії у 1,5 кілометра. Працювала у діапазоні від 3 до 6,5 МГц. Живлення здійснювалося за допомогою сухих батарей, які розміщувалися у спеціальному підсумку на поясі у бійця-радиста. В комплект рації входили пристрій для її кріплення на транспортних засобах, ларингофони та головні телефони.



Піхотні радіостанції типу ВС-611-В, ВС-654-А, ВС-721

Окрім авіаційних, танкових та піхотних, по ленд-лізу надходили мобільні радіостанції, які відразу встановлювалися на вантажні автомобілі Studebaker US6. Для захисту від атмосферного впливу вантажівки були обладнані спеціальним тентом, а для перевезення агрегатів електроживлення комплектувалися автомобільними причепами. В склад такої радіостанції входили рація типу SCR-399, яка складалася із приймача ВС-312 і ВС-342 із гучномовцем, передавач

BC-610, мікрофонного підсилювача і антени. Окрім радіобладнання до комплекту пересувної радіостанції входили 2 телефони EE-8, вимірничач частот BC-221 та мультиметр (багатофункціональний електровимірничальний прилад). До класу мобільних радіостанцій відносилася і рація SCR-499, яка не встановлювалася на вантажівку, а була призначена для наземного розгортання і, як правило, до місця призначення транспортувалася повітряним транспортом.



Мобільні радіостанції тунів SCR-399 і SCR-499

Величезний вплив на розвиток радянських засобів радіолокації мали поставки британських та американських радіолокаційних станцій. Найвні радянські розробки – станції «Редут-К» та «Гюйс-1М» добре справлялися із виявленням повітряних цілей, а от щодо виявлення надводних суден, то їх можливості були набагато гіршими. Поставки РЛС зі США розпочалися у 1943 році та склалися із трьох типів станцій:

- SF-1 – встановлювалися на ескадрені міноносці, великі морські мисливці за підводними човнами типу «БО-1»;
- SL-1 – встановлювалися на ескадрені міноносці і тральщики типу «АМ»;
- SO-13 – встановлювалися на торпедні катери типів «А-1», «А-2», «А-3».

Американські радіолокатори працювали на довжині радіохвилі у 10 см, мали передавач потужністю від 50 до 120 кіловат та могли виявляти великі морські кораблі на відстані від 40 до 60 кілометрів (залежно від типу локатора). Стосовно ж невеликих об'єктів, то, для прикладу, радіолокаційна станція типу SL-1 помічала підводного човна, який повністю перебував над водою на відстані до 6



*Радянські кораблі - великі мисливці за підводними човнами
із встановленими на щоглах антенами РЛС SF-1*

морських миль (близько 10 км), при частковому перебуванні над водою, коли повністю видно рубку підводного човна відстань виявлення складала 4,5 милі (близько 7 кілометрів), перископ або шнорхель (конструкція для забору повітря, коли човен йде під водою) – на відстані до 1,5 миль (2,5 кілометра). Під кінець війни тільки на кораблях і катерах Північного флоту, який протягом війни вів найбільш активну бойову роботу з усіх радянських флотів, було встановлено 88 радіолокаційних станцій для виявлення надводних, 22 – повітряних станцій та 8 станцій управління вогнем [115, с. 40].



Модифікації ліхтаря TL-22

Ще одним пристроєм, який можна віднести до розряду засобів зв'язку та який поставлявся за системою ленд-лізу були коман-

дирські ліхтарі, лєвова частка яких припадала на модель TL-22. Всього надійшло 100 тисяч ліхтариків, 305 тисяч замінних лампочок до них і 135 тисяч замінних скелець. Сам ліхтар було зроблено з латуні, він мав Г-подібну форму та оснащувався затискачем для кріплення до одягу чи амуніції. Судячи із маркувань, вони випускалися американськими компаніями «U.S. Electric Mfg Corp.», «USA Lite» та «Niagara» [238].

Окрім своєї основної функції – освітлення приміщень чи підсвіт-ки шляху в темну пору доби, ліхтарики активно використовувалися і для подачі як умовних сигналів, так і для переговорів світловою азбукою Морзе (як це роблять на кораблях за допомогою прожекторів). Ці ліхтарики були мрією і звичайного солдата, і командирів взводного чи ротного рівня, які свої бліндажі часто освітлювали саморобними лампами із гарматних гільз невеликого калібру що серед військових отримали іронічну назву «катюша» (не слід плутати із гвардійськими реактивними мінометами). А чого вартує лише елементарне підсвічування топографічної карти під час нічного маршу? Серед військових цей девайс був дуже шанованим і бажаним аксесуаром, який легко можна було обміняти на продукти, обмундирування чи взуття. Після війни вони продовжили використовуватись як у армії, так і у цивільному житті, а їх конструкція стала основою кишенькових ліхтарів, які почали випускатися в СРСР.

2.4 Промисловий ленд-ліз

Першому канцлеру Німецької імперії Отто фон Бісмарку приписують афоризм про те, що перемозі у франко-пруській війні країна завдячує не армії, а шкільному вчителю. Перефразовуючи цю синтєнцію можна сказати, що перемогу в II Світовій війні військами Антигітлерівської коаліції було отримано не лише завдяки військовим діям, а, в першу чергу, завдяки економічному потенціалу країн-союзників, де найвагомішу роль відіграло промислове виробництво. Адже зрозуміло, що для успішного ведення бойових дій потрібне, серед усього іншого, озброєння, боєприпаси, транспортні засоби створення яких відбувається саме силами промис-

лового комплексу. Тому від його спроможності, яка полягає у забезпеченні засобами виробництва (станками, верстатами, іншим обладнанням), предметами праці (сировиною, матеріалами, напівфабрикатами) та робочою силою (інженерами та кваліфікованими робітниками) прямо залежатиме остаточний результат військових дій [204, с.35].

Початок широкомасштабних бойових дій застав радянську промисловість не у найкращій формі. В мемуарах А. Мікояна, який під час війни обіймав посаду голови Комітету з продовольчо-майнового постачання Червоної армії та входив до складу Державного комітету оборони зазначається, що у передвоєнні роки в СРСР не вистачало верстатів для забезпечення потреб оборонної промисловості. Така нестача покривалася за рахунок розміщення, починаючи із 1939 року, замовлень в Німеччині.

Військові дії між країнами, природньо, посилили кризу радянської промисловості, яка:

- по-перше, позбулася можливість придбання необхідного обладнання за кордоном;
- по-друге, втратила частину свого потенціалу в результаті його знищення чи захоплення ворогом;
- по-третє, змушена була евакуюювати у східні райони країни сотні підприємств із заходу держави.

Для поліпшення ситуації використовувалися два основні шляхи – виявлення внутрішніх резервів та їх переорієнтацію із виробництва товарів народного споживання на створення озброєнь та військової амуніції, або ж залучення зовнішніх джерел постачання, шляхом імпорту промислового обладнання чи отримання його в якості військової допомоги.

Не дивлячись на те, що ленд-ліз для СРСР почав діяти з 1 жовтня 1941 р., питання поставок промислового обладнання із США було порушено 29 червня 1941 року, коли радянський посол у США К. Уманський отримав телеграму від народного комісара закордонних справ В. Молотова, у якій містилася директива щодо з'ясування можливості закупівлі в кредит «... 3) станки, пресси и молоты для авиазаводов – на 30 млн. долларов, ... 5) крекинг и другие установки для выработки высокооктанового авиакорпусного и установки для выработки авиамассы, ... 7) оборудование для заво-

дов по выработке толуола, 8) оборудование для шинного завода, 9) оборудование для завода по производству проката легких сплавов [172, с.46].

Під час особистої розмови К. Уманського із президентом США, яка відбулася 10 липня 1941 року, Ф. Рузвельт висловив готовність забезпечити потреби СРСР простими токарними станками та віддати наказ на вилучення їх в усіх цивільних галузях промисловості і вантажити на кораблі. На що отримав від радянської сторони відповідь про наявність потреби у шліфувальних, фрезерувальних і зубонарізних станках, пресах і молотах для авіаційної промисловості та прохання у негайному розміщенні замовлення на їх виготовлення, забезпечення йому найвищого ступеня пріоритету і виконання заявки протягом 4-5 місяців.

В особистому посланні Й. Сталіна до британського прем'єра В. Черчилля від 3 вересня 1941 року зазначалося наступне «...мы потеряли больше половины Украины и, кроме того, враг оказался у ворот Ленинграда. Эти обстоятельства привели к тому, что мы потеряли Криворожский железорудный бассейн и ряд металлургических заводов на Украине, эвакуировали один алюминиевый завод на Днепре и другой алюминиевый завод в Тихвине, один моторный и два самолетных завода на Украине, два моторных и два самолетных завода в Ленинграде, причем эти заводы могут быть приведены в действие на новых местах не ранее как через семь-восемь месяцев. Все это привело к ослаблению нашей обороноспособности и поставило Советский Союз перед смертельной угрозой» [136, с. 18].

Законом про ленд-ліз дозволялося розміщення замовлень на промислове обладнання для виробництва озброєнь, чим відразу скористався Радянський Союз, щоб покрити свою потребу у станках та верстатах, яка лише зростала з огляду перебудови економіки для потреб військового часу, евакуації заводів у східні райони країни та падіння продуктивності власного верстатобудування, яке у 1942 році зменшило обсяги виробництва у більш ніж 2 рази в порівнянні із 1940 роком та так і не вийшла в 1945 році на передвоєнний рівень випуску.

Згідно Московського протоколу союзники зобов'язувалися забезпечити щомісячні поставки промислового устаткування – не

менше 1200 металорізальних станків, 50 електропечей, ковальсько-пресове обладнання, алмази, абразиви графітові електроди та графіт тигельний (таблиця 2.18).

Таблиця 2.18 – Ленд-ліз промислового обладнання за Московським протоколом у 1941-42 роках

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|---|------------------------------------|---|
| 5. | Металорізнi станки за специфікацією | по 1200 штук на місяць | Визнається за необхідне задовольнити заявку, але відсутня інформація про наявні можливості. Усі станки, які можливо поставити, будуть надіслані із США та Великобританії. |
| 6. | Електропечі | по 50 штук на місяць | |
| 7. | Ковальсько-пресове обладнання по специфікації | на суму 4 млн дол США на місяць | |
| 8. | Різне промислове обладнання | на суму 3 млн дол США на місяць | |
| 9. | Алмази | на суму 150 тис. дол США на місяць | Будуть поставлятися із Великобританії |
| 10. | Абразиви | на суму 300 тис. дол США на місяць | Можливо, але потрібно вивчити питання у США |
| 11. | Графітовані електроди | по 400 тон на місяць | Будуть поставлені із США |
| 12. | Графіт тигельний | по 100 тон на місяць | Деяку кількість було поставлено із Великобританії |

Наведено автором згідно джерела [172].

Як пригадає А. Мікоян, під час роботи Московської конференції союзників по Антигітлерівській коаліції, *«встал вопрос о приоритете на станки американского производства. Американцы интересовались, для какой цели предназначаются эти станки (для производства пулеметов, винтовок или запчастей для других родов оружия). Главным образом, станки нам необходимы для производства снарядов. Как известно, на снаряды мы не даем импортных заявок. Кроме того, станки мы ввозили и до этого. Выставленная нами заявка на станки является минимальным требованием и, судя по значительному объему производства станков в США, заявка является вполне осуществимой»*. Проте, не лише виробництво снарядів потребувало станків, вони були критично важливими і для інших галузей радянського виробництва озброєнь, в першу чергу, літаків та важкої бронетехніки.

Станом на 1 грудня 1941 року, лише в інтересах радянського літакобудування було замовлено 1488 верстатів у США та 178 – у Великобританії. Перші станки почали надходити всередині осені, коли на одному із конвоїв PQ-15 було доставлено партію із 180 верстатів. За перші 8 місяців 1942 року радянська авіаційна промисловість отримала 1313 верстатів, 65 пресів, 7 механічних молотів, 28 електропечей, 22 комплекти обладнання для електрозварки, 10 формувальних та 4 ковальських машини, 13 автокарів, 8 механічних ножиць, 15 автоматів для виготовлення болтів та заклепок, 26 вагонів абразивів, контрольний та ріжучий інструмент на 276 тис. дол США, технічні алмази вартістю у 65 тис. дол США. Станом на 15 серпня 1944 року в радянському авіабудуванні використовувалося 7180 верстатів із США та Великобританії, серед яких були унікальні, які в СРСР не мали аналогів, наприклад, преси для формовки виробів із пластичних мас [88, с. 339-340].



Цех авіамоторного заводу № 19 обладнаний станками із США

Інформація про надходження металорізальних верстатів на Уральський танковий завод №183 імені Комінтерну в Нижньому Тагілі (таблиця 2.19), засвідчує, що кількість імпортного облад-

нання у 2,4 рази перевищувало надходження від радянського верстатобудування. Загальна кількість металорізальних верстатів на танковому заводі в Нижньому Тагілі становила в кінці 1945 року близько 3700 одиниць. Проте, верстати, які були отримані за системою ленд-лізу, відносились до категорій агрегатних, спеціальних та високопродуктивних і використовувалися там, де радянські аналоги не могли забезпечити необхідного результату.

Таблиця 2.19 – Надходження станків на танковий завод №183 у 1942-45 рр.

| Роки | Імпорт | Власне виробництво | Різниця між імпортом та власним виробництвом |
|--------|--------|--------------------|--|
| 1942 | 98 | 7 | 91 |
| 1943 | 82 | 68 | 14 |
| 1944 | 49 | 26 | 23 |
| 1945 | 13 | 1 | 12 |
| Всього | 242 | 102 | 140 |

Побудовано автором за джерелом [189].

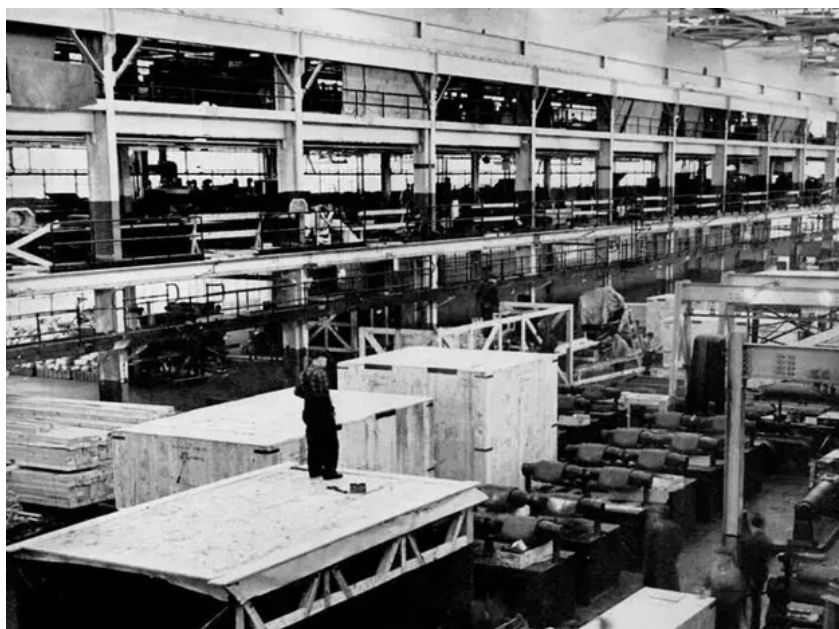
Серед номенклатури поставок вирізнялися 6-и і 8-и шпindelеві автомати фірми «Буллард», агрегатні станки та автомати «Кон», «Нью-Брітен», токарні багаторізцеві станки «Рід», «Фей», «Лодж», «Шпілей», фрезерувальні «Цинцинатті», зубодовбальні «Сайкс», шліфувальні «Хідд» і «Лендіс», револьверні «Вернер-Свейз», гайконарізні «Машінері», хонінгувальні верстати для обробки деталей коробки перемини передач «Барнел-Дрілл». Для термічної обробки масових деталей токами високої частоти була використана високо-частотна установка ЛЧ-170/90 американської фірми «Кренкшафт». Станки «Буллард» і «Нью-Брітен» у 1943 року були пристосовані для танкобудування, а багаторізцеві агрегатні станки «Рід», «Фей», «МТ-30» і «Шпілей» застосовувалися для виготовлення танкових коробок передач та бортових редукторів. Свою роль відіграли отримані за ленд-лізом електричні гайкокрути, електричні викрутки, пневматичні машинки для зняття металічних задирок і зачищення металічних поверхонь.

Для освоєння випуску танків Т-34 із 85-мм гарматою в інтересах заводу №183 було замовлено два карусельних станки – один у Великобританії фірми «Лоудон» та один у США фірми «Лодж».

Зазначені станки дозволили здійснювати розточку погону танкової башти (основи на якій здійснюється її обертання) із 1420 до 1600 мм, завдяки чому танк вдалося оснастити 85-мм гарматою. Таких танків, які вважаються найкращими середніми танками II Світової війни, завод у Нижньому Тагілі, починаючи з березня 1944 року, випустив більше 10 тисяч. [166, с. 486-487].

Від поставок промислового обладнання за системою ленд-лізу у величезній мірі залежало виробництво радянського протитанкового озброєння (57-мм гармат ЗІС-2) та 85-мм танкових гармат ЗІС-С-53. Основним їх виробником став завод №92 в м. Горькому (тепер м. Нижній Новгород). Гармата ЗІС-2 була розроблена та офіційно прийнята на озброєння ще до початку війни. У передвоєнний період було виготовлено за різними даними від 250 до 371 таких гармат. Але її надлишкова бронебійність (100 мм танкової броні на відстані 500 метрів) зумовила відмову від цієї артилерійської системи на користь більш простіших у виготовленні 45-мм та 76-мм гармат. Поява на східному театрі військових дій важких німецьких танків «Тигр» та «Пантера» дала поштовх серійному виробництву ЗІС-2. Проте виявилось, що в СРСР єдиним підприємством, що могло би виконати це замовлення був завод №8 в підмосковних Підлипках, який був завантажений виготовленням зенітних гармат без яких теж не могли обійтись на фронті. Тому виготовлення 57-мм протитанкової гармати було доручено заводу №92, який на своєму обладнанні зміг виготовити лише щось віддалено подібне на замовлений зразок – гармату із довжиною ствола у 63,5 калібри замість необхідних 73-мм. А це, в свою чергу, відразу негативно відбилося на бойових характеристиках гармати та суттєво знизило її ефективність застосування. Ситуація виправилася лише весною 1943 року, коли на завод надійшло і було встановлене ленд-лізівське устаткування [176]. Всього, за період 1943-1945 років, було випущено 9654 таких гармат, якими озброювалися винищувально-протитанкових підрозділів радянських військ. На поставленому ленд-лізівському устаткуванні заводом №92 було забезпечено випуск і танкових гармат ЗІС-С-53 із довжиною ствола у 54,6 калібрів (у метричній системі- 4,6 метра). Ці гармати йшли на озброєння танків Т-34-85 та зарекомендували себе як ефективна зброя у протиборстві з німецькими Panzerwaffe. Всього, за період 1944-1945 років, було виготовлено 11,5 тис. гармат ЗІС-2 та 14,26 тис. гармат ЗІС-С-53.

Одним із перших промислових проєктів, який реалізували за програмою ленд-лізу, став завод по виробництву автомобільних шин компанії «Ford Motors», який за 10 млн дол США було придбано в 1942 році. Його виробнича потужність становила близько 1 млн шин на рік. Побудований за 5,6 млн дол США у 1938 році у містечку Рівер-Рудж (штат Мічиган) він став найбільш сучасним заводом такого типу у світі. Американські логісти прорахували, що переміщення заводу в СРСР та виготовлення автомобільних шин безпосередньо на місці їх використання буде у кілька разів дешевше по вартості та швидше у часі, ніж транспортування через океан суднами вже готової продукції зі США.



Робітники здійснюють демонтаж обладнання шинного заводу компанії «Ford Motors» для подальшої відправки у СРСР

Тому було прийнято рішення обладнання заводу розібрати, спакувати у контейнери та відправити у СРСР, де знову зібрати під наглядом американських фахівців. Проте, не дивлячись, що поставка обладнання була завершена восени 1944 року, затримки із

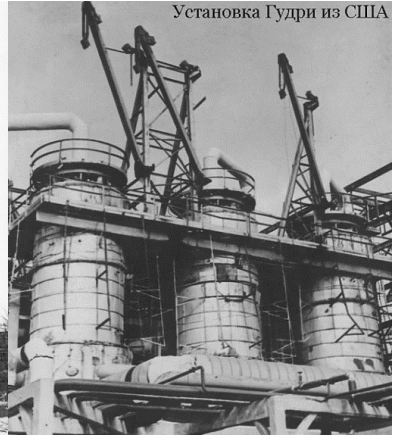
монтажем не дозволили запуснути виробництво до кінця війни. Американський уряд надіслав в СРСР групу своїх спеціалістів для допомоги в будівництві та запуску виробничих потужностей, проте їх допомога була повністю проігнорована радянською стороною. Коли восени 1945 року американські техніки поверталися у США на підприємстві були відсутні водо- та електропостачання, запаси стисненого повітря, не працювали парові установки [55, с. 201].

З початком військових дій фахівці Академії наук СРСР підготували доповідну записку на адресу Держплану в якій відзначали, що існуюча в СРСР нафтопереробка сильно відстає від американських аналогів по своїй глибині та інтенсивності, вихід високооктанового пального низький (складає кілька відсотків), так як основна маса його здійснюється шляхом прямої перегонки нафти. Найкращим вирішенням цієї проблеми вбачалося купівля у США нафтопереробних заводів для виробництва високооктанового пального.

В жовтні 1941 року Державний комітет оборони прийняв постанову «Про будівництво нафтопереробних заводів у Красноводську та Орську», а 14 лютого 1943 року – постанову «Про будівництво імпортних нафтопереробних заводів», якою окрім заводів, зазначених у жовтневій постанові планувалося побудувати нафтопереробні потужності у містах Куйбишев та Гур'єв. Заводам було присвоєно номери – № 228 у м. Орськ, № 431 у м. Красноводськ, № 441 у м. Гур'єві, № 443 у м. Куйбишеві. Основним постачальником обладнання стала американська фірма E.V. Badger and Sons Co.

Заводи в Гур'єві та Орську повинні були використовувати технологію каталітичного крекінгу «Гудрі», а заводи в Красноводську та Куйбишеві – технології солярового крекінгу «Вінклер-Кох» та атмосферно-вакуумні трубчатки. Сумарна річна потужність нафтопереробних комплексів становила 240 тис. тон бензину Б-78 (найбільш дефіцитного), 35 тис. тон авіаційного масла та 600 тис. тон бензину інших сортів.

Для будівництва зазначених заводів протягом 1943 року в порти Далекого Сходу надійшло 95 тис. тон обладнання, для відвантаження якого на адресу Народного комісаріату нафтової промисловості було використано 4858 залізничних вагонів. У 1944 році кількість вагонів, використаних для перевезення обладнання нафтоперероб-



Обладнання нафтопереробного заводу № 228 у м. Орськ та установка Гудрі заводу № 441 в м. Гур'єві (зараз – Атирау, Казахстан)

ки становила 2515 одиниць, із чого можемо зробити висновок, що сумарна вага обладнання була, приблизно у 2 рази меншою.

Для того щоби запустити заводи в промислову експлуатацію необхідно було виконати величезні обсяги різної роботи – від побудови під'їзних шляхів до організації навчання персоналу. На початку 1944 року в Гур'єві постійно працювало 4, а у Куйбишеві – 7 американських фахівців у галузі нафтопереробки. Для стажування радянські фахівці направлялися у США. Перший бензин із імпортих нафтопереробних заводів було отримано через 6 днів після закінчення II Світової війни – 8 вересня 1945 року на заводі №443 у м. Куйбишеві, згодом почали випуск продукції заводи у Орську, Гур'єві та Красноводську [201, с.196]. Не дивлячись на те, що нафтопереробні потужності стали до ладу після закінчення військових дій, їх продукція – високоякісні види продукції нафтопереробки відіграли свою роль у відбудові поруйнованої війною економіки держави. Загальна вартість поставленого нафтопереробного обладнання, на той час, склала близько 43 млн дол США, що у сучасному еквіваленті із врахуванням інфляційного показника дорівнює 472 млн дол США [179, с.226].

В роки війни та у післявоєнний час, в гірських районах СРСР, почали будуватися гідроелектростанції на технічне оснащення яких використовувалися гідроагрегати, отримані за системою

ленд-лізу. Так, для Джауджикаускої ГЕС, яку було запущено в 1948 році, у Владикавказі, на річці Терек, американськими фірмами «Leffel» та «Allis-Chalmers» були поставлені, відповідно, турбіни та генератори. Фірма «Leffel» поставила свої дві турбіни, а фірма «Elliot» - генератори для Майкопської ГЕС на річці Біла. Поставлений за системою ленд-лізу англійський генератор фірми «English Electric» пропрацював на Сангілеєвській ГЕС із 1953 по 2006 рік та був замінений лише під час повної модернізації електростанції. Із 1949 року успішно працюють два американських гідроагрегата фірми «S.Morgan Smith Co» на Верхотурській ГЕС. Кілька ленд-лізівських турбін «Leffel» та генераторів «General Electric» продовжують давати електроенергію на Тишинській і Алмаатинській ГЕС-6 (введені в експлуатацію у 1946-1949 роках), а один із гідроагрегатів Харізузовської ГЕС потужність в 5 МВт був виготовлений фірмою «British Thomson-Houston». В Киргизії, на Лебединовській ГЕС (побудована в 1943 році) продовжує працювати гідроагрегат фірми «General Electric», а на запущеній в 1948 році Аламединській ГЕС-2 – турбіни «Leffel» [44].



Гідроагрегати Джауджикаускої ГЕС



Табличка на гідроагрегаті

Перед війною розглядався варіант закупівлі в Німеччині пресів для виробництва порохів для трьох нових радянських хімічних

комбінатів. З початком війни та із зростанням попиту на порох, було прийнято рішення про побудову ще трьох аналогічних комбінатів що дуже загостило проблему оснащення їх пресами. На початку 1942 року в США було замовлено поставку 4 пресів фірми «Ватсон-Стільмен» та 32 пресів фірми «Болдвін», які надійшли вже у 1943 році, проте суттєвого впливу на виробництво пороху не здійснили та були передані хімічним підприємствам і науково-дослідним організаціям. У 1942 році також було оформлено замовлення на поставку із США 15 станків для різки порохів, які прибули у 1943 році та вступили у експлуатацію під кінець війни [34, с.58-59].

За даними радянської статистики, всього протягом 1941-45 рр. було імпортовано промислового обладнання вагою 1,492 млн тон загальною вартістю 1,271 млрд дол США (таблиця 2.20). На жаль, для ленд-лізу ваговий параметр не наводиться, проте у вартісному значенні його обсяг склав 0,935 млрд дол США, що становить 73,55% від вартості усього імпорту промислового обладнання.

Як бачимо, найбільшу частку в структурі поставок займають станки металорізальні – близько 350,05 млн дол (27% від загального імпорту). Всього СРСР отримав 33658 станків із США, 10435 – із Великобританії, 644 – із Канади та 82 – із Швеції. Обсяги ленд-лізу станкового парку становили 31873 одиниці, на суму 292,27 млн дол США, його питома вага в загальному імпорті станків, становитиме 71,11% за кількістю та 83,49% по вартості. Основним постачальником електропечей стали США – 1612 із 1732 отриманих, із них за системою ленд-лізу – 1495 (різниця у 107 електропечей пояснюється їх закупівлею за валюту або золото). Обсяг ленд-лізу електропечей склав 86,32% по кількості та 91,42% по вартості.

Друге місце від вартості поставок промислового обладнання займає енергосилове, якого надійшло за ленд-лізом 160,18 млн дол США (71,12% від загального імпорту по цій категорії вантажів). До цієї групи увійшли 166 стаціонарних теплових електростанцій, 1013 пересувних дизельних електростанцій, 97 пересувних теплових електростанцій, 13 гідроелектростанцій, 152 котельних установок та обладнання до них; турбіни, турбогенератори і запасні частини, локомотиви, парові машини, двигуни внутрішнього згоряння загальною вартістю близько 35 млн дол США.

Таблиця 2.20 – Поставки в СРСР промислового обладнання протягом 1941-45 років, тис. тон

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Промислове обладнання, всього: | 1492,3 | 1271,81 | - | 935,38 | - | 73,55 |
| Станки, штук | 44819 | 350,05 | 31873 | 292,27 | 71,11 | 83,49 |
| Електропечі, штук | 1732 | 29,95 | 1495 | 27,38 | 86,32 | 91,42 |
| Ковальсько-пресове устаткування | - | 94,86 | - | 75,86 | - | 79,97 |
| Прокатне обладнання | - | 25,42 | - | 24,89 | - | 97,92 |
| Металургійне обладнання | - | 13,6 | - | 13,4 | - | 98,53 |
| Гірничозаводське обладнання | - | 35,78 | - | 33,14 | - | 92,62 |
| Підйомно-транспортне обладнання | - | 53,57 | - | 47,86 | - | 89,34 |
| Нафтове обладнання | - | 67,96 | - | 60,68 | - | 89,29 |
| Енергосилове обладнання | - | 225,24 | - | 160,18 | - | 71,12 |
| Електротехнічне обладнання | - | 56,07 | - | 32,48 | - | 57,93 |
| Компресори і насоси | - | 34,48 | - | 26,86 | - | 77,90 |
| Обладнання шинного заводу | - | 8,01 | - | 8,01 | - | 100 |
| Різне обладнання* | - | 111,74 | - | 123,73 | - | - |
| Прилади різні | - | 14,02 | - | 8,61 | - | 61,41 |
| Техпостачання | - | 152,04 | - | 75,36 | - | 49,57 |

* - у джерелі сума загальний імпорт менша за суму імпорту по ленд-лізу.

Побудовано автором на основі джерела [35].

На третьому місці були поставки різного обладнання на суму 123,73 млн дол США, куди увійшли: 201 киснева установка, 153 холодильних установки, 30 агрегатів для гальванізації, 20 установок для виробництва водню, 15 опалювальних печей, завод для ректифікації бензолу, арматура вартістю у 6,94 млн дол США, газозварювальне обладнання вартістю у 8,1 млн дол США, харчове обладнання на суму 3,27 млн дол США, хімічне обладнання вартістю у 2,52 млн дол США, інструмент ріжучий і пневматичний вартістю,

відповідно, 43,78 та 9,51 млн дол США, тверді сплави на суму 6,01 млн дол США тощо.

Серед ковальсько-пресового устаткування (частка ленд-лізу 79,97%) варто виокремити поставки 1030 пресів, 587 машинних молотів, 447 промислових ножиць, 104 ковальські машини, 2314 комплектні лінії, волочильне обладнання тощо. Ленд-ліз прокатного обладнання становив 97,92% від загального обсягу імпорту та був представлений 30 станами гарячої прокатки металу та 56 станами холодної прокатки металу, допоміжним обладнанням прокатних цехів, запасними частинами до прокатних станів, вимірювальною апаратурою. Металургійне обладнання (98,53% – частка ленд-лізу) включало в себе доменне, ливарне та сталеливарне обладнання і обладнання коксових заводів. До 92,62% імпорту гірничозаводського обладнання, отриманого за ленд-лізом 620 екскаваторів; шахтне дробильне та збагачувальне обладнання. Підйомно-транспортне обладнання, на ленд-ліз якого припадало 89,34% загального обсягу поставок, включало в себе різні транспортні засоби, як то, 1247 кранів, 37 електровозів, 1540 електро- та автокарів, 67 мотовозів, 6 лісовозів. Нафтове обладнання, де ленд-ліз становив 89,29%, складалося із нафтових заводів загальною вартістю у 47,3 млн дол США, 140 бурових станків, бурового обладнання вартістю 7,39 млн дол США.

До поставок електротехнічного обладнання (57,93% ленд-лізу в загальному його імпорті) входили 2260 трансформаторів, 434 генератори, 40322 електромотори, апаратура контрольна та комутаційна, установки ртутних випрямувачів. Знайшли своє місце у радянській промисловості і 2424 компресори і 5461 насоси – 77,9% усього ленд-лізівського імпорту по цій групі. Різні прилади, а це частка ленд-лізу у 61,41% включали в себе теплотехнічні та контрольно-вимірювальні прилади, оптико-механічні прилади, випробувальні машини, електро-вимірювальні прилади і лабораторно-медичне обладнання. В категорію «Техпостачання», ленд-ліз по якій складав 75,36 млн дол США, або 49,57% було включено: 12,68 млн підшипників та 513 млн шариків і роликів до них, 125 тисяч автомобільних свічок, 41,4 тис. тон графітових електродів, 4,29 тис. тон пергаменту, 8,27 тис. тон картографічного паперу, 0,98 тис. тон цигаркового паперу, шліфувальні круги на суму 16,37 млн дол США,

картон, фотопапір, кіноплівка, аероплівка, аерофотопапір, плексигас, нітрооснова, свічки, лінолеум, тощо.

Не менш важливими за своїм значенням були і поставки стратегічних сировини, матеріалів і напівфабрикатів що використовувалися радянською оборонною промисловістю для створення зброї, військової техніки, боєприпасів, продукції подвійного призначення, станків тощо. Як видно із таблиці 2.21, радянська промисловість на початку війни мала потребу у поставках алюмінію, олова, свинцю, кобальту, міді, цинку, феросплавах, сталі для виробництва танків, твердих сплавах та ріжучого інструменту. Якись потреби союзники були готові забезпечити відразу, інші – після вивчення цього питання із залученням власних фахівців.

Таблиця 2.21 – Ленд-ліз промислової сировини та напівфабрикатів за Московським протоколом у 1941-42 роках

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|--------------------|--|---|
| 1. | Алюміній | по 4 тис. тон в місяць і дюралюмінієвий прокат по 500 тон в місяць | Буде поставлятися по 2 тис. тон в місяць з Канади, окрім того США з'ясують можливість поставки додатково ще по 2 тис. тон алюмінію та 500 тон дюралюмінію на місяць |
| 2. | Олово | по 1,5 тис. тон в місяць | По 1,5 тис. тон в місяць з Великобританії |
| 3. | Свинець | по 7 тис. тон в місяць | По 7 тис. тон в місяць з Великобританії |
| 4. | Нікель | по 800 тон в місяць | Питання постачання цим металом буде вивчено у США та Великобританії |
| 5. | Кобальт | по 10 тон в місяць | По 10 тон в місяць з Великобританії |
| 6. | Мідь електролітна | по 3 тис. тон в місяць | По 3 тис. тон в місяць з Великобританії |
| 7. | Латунний прокат | по 5 тис. тон в місяць | Частину буде поставлено із США, а решта буде взята до уваги з метою організації поставок при можливості |
| 8. | Магнієві сплави | по 300 тон в місяць | У Лондоні та Вашингтоні буде вивчено кількість можливих поставок |
| 9. | Цинк електролітний | по 1,5 тис. тон в місяць | Великобританія гарантує поставки 1500 тон на місяць, сподіваючись що така ж кількість буде поставлена їй із США по механізму заміщення |

| | | | |
|-----|-------------------------------------|--|---|
| 10. | Феросиліцій | по 7 тис. тон в місяць | Обсяги цих поставок будуть вивчені у Великобританії та США |
| 11. | Ферохром | по 2 тис. тон в місяць | |
| 12. | Броньові листи для танків | по 10 тис. тон | Обсяги поставок будуть вивчені у Великобританії та США |
| 13. | Тверді сплави та ріжучий інструмент | на суму по 500 тис. дол США на місяць | Обсяги цих поставок будуть вивчені у Великобританії та США |
| 14. | Сталь та виро́би із неї | загальною масою у 58,36 тис. тон на місяць | Питання цих поставок будуть вивчені у Великобританії та США із врахуванням отриманих специфікацій |

Наведено автором згідно джерела [35].

Як зазначив у своїх спогадах А. Мікоян, учасник Московської конференції – *«На засіданні 29 вересня 1941 г. я заявив, що для нас совершенно необходим алюминий, так как в связи с эвакуацией Днепропетровского завода, производившего 150 тон алюминия в сутки, и небольших заводов на реке Волхов и в Кандалакше на Кольском полуострове мы по существу остались без алюминия. Потребность же наша в нем составляла 4000 т в месяц и, кроме того, ежемесячно требовалось 500 т дюралюминия... На этом же заседании мы обменялись мнениями по вопросу поставок в Советский Союз олова, свинца, молибденового концентрата, кобальта, магниевых сплавов, никеля, меди и другого необходимого нам промышленного сырья»* [110, с. 86].

Куратором виконання замовлень по поставках із США промислової сировини, матеріалів та напівфабрикатів був відділ металів УЗК. Як видно з таблиці 2.22, всього за цією товарною групою в СРСР було імпортовано 3723,6 тис. тон вантажів на суму 913,43 млн дол США, причому за системою ленд-лізу надійшло 3503,8 тис. тон вартість 796,92 млн дол США, що у відносному показникові становить, відповідно, 94,1% та 87,46%.

Лева частка поставок за цією групою припадає на чорні метали – 2574,3 тис. тон на суму 396,62 млн дол США у загальному імпорті, із них на частку ленд-лізу припадає 2380,1 тис. тон на суму 363,94 млн дол США, або 92,46% за масою та 91,76% – за ціною. Така ситуація пояснюється тим, що саме за рахунок цих поставок здійснювалося виробництво важкого озброєння – танків, гармат, мінометів, боєприпасів. Тому не дивно, що було імпортовано 440,7

тис. тон високоякісної сталі на суму 131,09 млн дол США, із яких ленд-ліз становив 425,4 тис. тон на суму 124,77 млн дол США, або 96,53% по масі та 95,18% по вартості. Для довідки – бойова маса радянського танку Т-34-85 становила 32 тони. Якщо ленд-лізівські поставки сталі (425,4 тис. тон) поділити на цю величину, то ми отримаємо близько 13,3 тис. умовних середніх танків Т-34.

На 100% (102,3 тис. тон на суму 16,08 млн дол США) ленд-ліз забезпечив імпорт сталеної заготовки, яка йшла на виробництво ударної частини танкових та гарматних снарядів. Вага бронебійного снаряда до 85-мм танкової гармати становила 9,2 кілограма, тобто такої кількості заготовок вистачить для створення близько 11,12 мільйонів 85-мм снарядів, хоча, із врахуванням відходів, що неминуче виникатимуть при обточуванні заготовок, їхня кількість буде меншою на 1-2 мільйонів, тобто, 9-10 млн.

Таблиця 2.22 – Поставки в СРСР стратегічної промислової сировини та напівфабрикатів протягом 1941-45 років, тис. тон

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Промислова сировина і напівфабрикати, всього | 3723,6 | 913,43 | 3503,8 | 798,92 | 94,10 | 87,46 |
| Чорні метали, в тому числі: | 2574,3 | 396,62 | 2380,1 | 363,94 | 92,46 | 91,76 |
| - сталь високоякісна | 440,7 | 131,09 | 425,4 | 124,77 | 96,53 | 95,18 |
| - сталевна стрічка | 93,8 | 14,71 | 93,5 | 14,63 | 99,68 | 99,46 |
| - сталевна заготовка | 102,3 | 16,08 | 102,3 | 16,08 | 100 | 100 |
| - біла жерсть | 141,0 | 17,41 | 141,0 | 17,41 | 100 | 100 |
| - будівельні троси | 33,1 | 21,59 | 32,8 | 21,5 | 99,09 | 99,58 |
| - труби і замки | 279,0 | 55,39 | 261,6 | 50,66 | 93,76 | 91,46 |
| Кольорові метали, в тому числі: | 940,8 | 426,89 | 737,4 | 348,82 | 78,38 | 81,71 |
| - алюміній | 241,1 | 83,54 | 170,7 | 58,47 | 70,80 | 69,99 |
| - цинк | 66,2 | 11,92 | 50,2 | 10,23 | 75,83 | 85,82 |
| - свинець | 89,5 | 8,63 | 18,2 | 2,62 | 20,36 | 30,36 |
| - мідь | 57,0 | 13,73 | 16,3 | 4,3 | 28,60 | 31,32 |
| - нікель | 22,4 | 17,64 | 13,4 | 10,49 | 59,82 | 59,47 |

| | | | | | | |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Молибденовий концентрат | 15,2 | 11,74 | 13,2 | 9,99 | 86,84 | 85,09 |
| Дюралюміній, в тому числі: | 63,7 | 59,98 | 60,5 | 53,63 | 94,98 | 89,41 |
| - лист | 53,1 | 42,76 | 49,8 | 38,94 | 93,79 | 91,07 |
| - прутки | 8,9 | 4,92 | 5,9 | 3,01 | 66,29 | 61,18 |
| - труби | 5,0 | 12,16 | 4,5 | 10,64 | 90 | 87,5 |
| Латунь патронна | 234,0 | 91,6 | 233,0 | 91,16 | 99,57 | 99,52 |
| Латунні та бронзові вироби | 78,3 | 39,47 | 77,5 | 38,92 | 98,98 | 98,61 |
| Мідні вироби і труби | 31,8 | 31,66 | 31,7 | 31,45 | 99,69 | 99,34 |
| Феросплави | 25,4 | 15,88 | 14,2 | 12,54 | 55,91 | 78,97 |
| Стальна проволока | 158,5 | 32,11 | 151,2 | 31,42 | 95,39 | 97,85 |
| Кабель, провід, шнур | 175,6 | 73,84 | 172,1 | 73,63 | 98,01 | 99,72 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Із білої жерсті виготовляють консервні банки, каністри, харчові термоси, захисні футляри для пристроїв, автомобільні кузова-фургони, так звані, «кунги», тару для лакофарбних матеріалів, будівельну покрівлю, тощо. Уся вона була завезена за системою ленд-лізу, а це 141,0 тис. тон на суму 17,41 млн дол США. Будівельні троси, яких було імпортовано 33,1 тис. тон вартістю у 21,59 млн дол США (частка ленд-лізу становить 99,09% по масі і 99,58% за вартістю) знайшли своє використання не лише для відновлення зруйнованої інфраструктури, але і як троси для буксирування техніки, якими в обов'язковому порядку комплектувалися танки, бронемашини, автомобілі.

По товарній позиції кольорових металів сумарно надійшло вантажів на 940,8 тис. тон та вартістю у 426,89 млн дол США, де ленд-лізівські постачання склали 737,4 тис. тон на суму 348,82 млн дол США, або 78,38% по вазі та 81,71% по вартості.

Найбільшу частку у кольорових металах займав алюміній – 241,1 тис. тон в загальному імпорті на суму 83,54 млн дол США, де частка ленд-лізу була 70,8% по вазі і 69,99% по вартості. В особистій бесіді Й. Сталіна з Гаррі Гопкінсом яка відбулася 30.07.1941 року, радянський лідер відніс алюміній до першочергових потреб СРСР, поряд із зенітними гарматами і великокаліберними кулеметами.

Як матеріал алюміній широко використовується у літакобудуванні, автомобільній та суднобудівній промисловості, для створення двигунів та електротехнічної техніки, проводів і кабелів,

виробництва посуду. При виробництві запалювальних (термітних) боєприпасів використання алюмінієвої пудри забезпечує високу температуру горіння. Алюміній, мабуть, був єдиним металом, який став причиною листа Ф. Рузвельта Й. Сталіну від 16 червня 1943 року. У цьому листі американський президент зазначає що орієнтовні місячні поставки алюмінію становлять 5000 тон, а дюралюмінію – 1000 тон. Дюралюміній, в силу його властивостей активно використовується США для виробництва літаків. Оскільки американські поставки алюмінію на 1000 тон перевищують заплановані показники у 4000 тон, то, можливо, необхідно буде переглянути обсяги наступних поставок. Також висловлювався жаль з приводу неможливості збільшити обсяги постачання алюмінію понад передбачені обсяги [172, с. 331-332].

Найменший відносний показник поставок по ленд-лізу мав свинець – 20,36% від маси та 30,36% по вартості (18,2 із 89,5 тис. тон та 2,62 із 8,63 млн дол США). Використовувався для виробництва свинцевих сердечників для куль, акумуляторів, нітрат свинцю – для створення вибухівки, а азід свинцю – у детонаторах до вибухових пристроїв, тетраетилсвинець – для підвищення октанового числа пального. Цинк використовується в промисловості у якості легуючої добавки, цинкове напилення – ефективний метод підвищення антикорозійних властивостей виробів. Всього за ленд-лізом було отримано 50,2 тис. тон на суму 10,23 млн дол США, що становило 75,83% по масі та 85,82% від вартості загальних поставок цинку. Основне призначення нікелю у його промисловому використанні – надання антикорозійних властивостей сплавам, до складу яких він входить. Всього по ленд-лізу його надійшло 13,4 тис. тон вартістю у 10,49 млн дол США, що становило 59,82% від обсягу та 59,47% від вартості у загальному імпорті цього металу.

Сплав 70% міді з легуючою добавкою цинком (30%) отримав назву патронної латуні та активно використовується для виробництва боєприпасів до гармат і стрілецького озброєння. Не дивно, що обсяги постачання склали 234 тис. тон на суму 91,6 млн дол США. 99,57% по масі і 99,52% по вартості від загального обсягу поставок становили поставки за ленд-лізом.

Дюралюміній – конструкційний сплав підвищеної міцності, основу якого складає алюміній, а в якості добавок використовують-

ся мідь, марганець, магній у різних відсоткових співвідношеннях. В часи II Світової війни цей матеріал активно використовувався у військовому авіабудуванні, оскільки мав оптимальне співвідношення між масою та міцністю. Також його фізико-технічні характеристики стали в нагоді виробникам автомобілів, станків, поїздів, будівельних конструкцій. Всього в СРСР було завезено 63,7 тис. тон цього сплаву вартістю 59,98 млн дол США, а частка поставок за ленд-лізом склала 94,98% по масі і 89,41% по вартості.

Феросплави – домішки у металеві сплави, які дозволяють значно покращити їх фізичні характеристики в частині антикорозійності, жаростійкості, міцності, зносостійкості. Всього за ленд-лізом було отримано 14,2 тис. тон із загального імпорту у 25,4 тис. тон та вартістю 12,54 млн дол США із 15,88 млн дол США, що дає питому вагу ленд-лізу у 55,91% та 78,97%, відповідно. Найбільшу частку у 6,4 тис. тон серед феросплавів займав феросиліцій, використання якого забезпечувало збільшення міцності та жаростійкості сплавів. Ферохрому було завезено по ленд-лізу 3,3 тис. тон та використано для виробництва легованих сталей та сплавів з метою підвищення їх твердості, зносостійкості, антикорозійних характеристик. 2,6 тис. тон ввезеного феромолібдену повинні були поліпшити в'язкість сталі, зменшити крихкість і підвищити рівень гартування. При додаванні його до чавуну зростали міцність та зносостійкість останнього. Феровольфрам, якого було завезено 1,4 тис. тон мав сприяти підвищенню міцності та твердості інструментальних сталей під час дії на них високих температур, збільшувати тимчасовий спротив сплавів на їх розрив.

Широке застосування у промисловості має стальна проволочка – це напівфабрикат, що використовується для виробництво різних металічних виробів, які використовуються для кріплення (цвяхи, гайки, болти, шурупи, шайби), пружин для зброї, колючої проволочки, електричних та телефонних проводів, металічних тросів і канатів. Всього в СРСР її було завезено в обсязі 158,9 тис. тон, вартістю 32,1 млн дол США, а частка ленд лізу склала 95,39% по масі та 97,85% по вартості, відповідно 151,2 тис. тон на суму 31,42 млн дол США.

Імпорт промислових кабелів, проводів, шнурів становив 175,6 тис. тон на суму 73,84 млн дол США, причому на ленд-ліз припало

172,1 тис. тон на суму 73,63 млн дол США, або, відповідно, 98,01% та 99,72%. Всього було отримано 11,7 тис. км силового кабелю для потреб енергетики; 10,1 тис. км контрольного кабелю, призначеного передавати інформацію про роботу електричних машин та пристроїв; 3,6 тис. км морського кабелю, який є більш стійкий до впливу водного агресивного середовища та використовується для електричного з'єднання електричних машин та пристроїв на морських та річкових кораблях і суднах; 2,4 тис. км підводного кабелю, який використовувався за умов підвищеної вологи, або під водою.

2.5. Нафтова компонента поставок за ленд-лізом

І Світова війна стала причиною появи крилатого виразу про те, що «сучасна війна – це війна двигунів». По справжньому, цей афоризм підтвердився на полях II Світової війни, коли вирішального значення набули дії танкових та авіаційних з'єднань, а від ефективності логістики військових автомобільних підрозділів, пов'язаної із доставкою поповнення, боєприпасів, продуктів харчування, залежало вдале проведення бойових дій від рівня окремого бійця до масштабів фронту.

Проте, широке використання моторизованих видів озброєнь і транспортних засобів під час військових операцій має свою «ахіллесову п'яту» – тотальну залежність від наявності та якості паливомастильних матеріалів. Тому, одним із перших та найважливіших завдань при плануванні бойових дій постає питання забезпечення своєї армії нафтопродуктами, яке включає у себе ланцюжок «джерела-видобуток-переробка-транспортування-зберігання-заправка». В протилежному випадку, військова техніка, у кращому разі, – буде обмежена у можливості виконання завдань, а у гіршому – перетвориться на брухт металу.

Найбільш вагомим джерелом радянської історіографії, що характеризувало організацію роботи Служби пального Червоної армії до та під час II Світової війни, стала праця генерал-полковника В. Нікітіна [121]. Книга цікаво написана, легка для сприйняття, містить великий фактологічний матеріал, багато статистичної інформації, карт та схем. Проте немає ні одного слова про ленд-ліз, со-

юзницькі поставки нафтопродуктів, обладнання тощо. Великобританія та США згадуються лише в контексті обсягів використання ними нафтопродуктів для ведення військових дій. Така тенденційність пояснюється роком виходу праці – 1984 (написана ж була ще раніше – у розпал Холодної війни), коли будь-які згадки про союзницьку допомогу у 1941–45 роках всіяко обмежувалися радянською ідеологією. Не дивлячись на замовчування питань ленд-лізу, автор скромно не наголошує про джерела походження величезних обсягів авіаційного високооктанового бензину Б-100, присадок до пального, появи у Радянського Союзу новітнього (на той час) нафтопереробного обладнання тощо.

Ні слова позитиву про роль та значення нафтового ленд-лізу не знайшлося і у праці радянських дослідників історії нафтової промисловості А. Будкова та Л. Будкова – *«Трудовой вклад нефтяников нашей страны в победу советского народа над фашистской Германией и империалистической Японией разоблачает буржуазных фальсификаторов истории Великой Отечественной войны, преувеличивающих значение помощи по ленд-лизу, в том числе поставок нефти западными союзниками СССР»* [24]. Якщо ленд-ліз і згадується у зазначеному виданні, то лише у контексті раціоналізаторських удосконалень радянських нафтовиків до американського нафтопереробного та бурильного обладнання, що у свою чергу налякає на високу ймовірність поставок неякісного або ж застарілого устаткування.

Суттєвою перешкодою, що стоїть на заваді у питанні дослідження нафтового ленд-лізу є відсутність повної та достовірної інформації з приводу основних показників ленд-лізівських поставок нафтопродуктів, присадок для підвищення октанового числа пального, обладнання для нафтовидобувної і нафтопереробної промисловості.

На початок II Світової війни нафтопереробна промисловість СРСР мала яскраво виражену «мазутну орієнтацію», тобто у структурі виробництва переважали темні види нафтопродуктів, питома ж вага світлих нафтопродуктів становила близько 30%. В 1940 році половина авіаційного бензину (близько 400 тис. тон) виготовлялася в Азербайджані на Бакинському нафтопереробному заводі ім. Й. Сталіна, причому обсяги виробництва найкращого радян-

ського авіаційного бензину марки Б-78 не перевищували 10%. Розуміючи виняткову залежність економіки та армії Радянського Союзу від Бакинського нафтового району військовим командуванням ще у 1938 році було сформовано 3-ій корпус ППО (артилерійський) та 8-ий винищувальний авіаційний корпус ППО, на базі яких у травні 1942 року було створено Бакинську армію ППО, із включенням до її складу додатково семи зенітних полків, полку зенітних кулеметів, прожекторного полку, полку аеростатів та інших обслуговуючих підрозділів.

Як зазначив в травні 1941 року у доповідній записці начальник Управління постачання паливом РСЧА генерал-майор П. Котов, у цілому на 1941 рік Держплан СРСР планував покрити поточні потреби Народного комісаріату оборони по автотракторному пальному – на 45-75%; по авіабензину – на 91%; забезпеченість по авіабензину Б-78, дизельному пальному та маслу в порівнянні із іншими сортами паливо-мастильних матеріалів була вкрай низькою; через нестачу пального у деяких військових частинах (особливо авіаційних та танкових) практикувалося незаконне виготовлення бензину для заправки автомобілів та тракторів шляхом змішування різних видів нафтопродуктів, використання такого палива-сурогату призводило до швидкого виходу з ладу двигунів.

У своїй першій бесіді з особистим представником Президента США Г. Гопкінсом, Й. Сталін особливо відмітив гостру необхідність поставок високооктанового авіаційного бензину, якого дуже потребували радянські ВПС.

Розуміючи всю важливість питань забезпечення СРСР, як воюючої сторони, паливом для потреб її збройних сил, Посольство США у своїй Пам'ятній записці на адресу Народного комісаріату закордонних справи від 21 листопада 1941 року гарантувало допомогу нафтопродуктами та нафтопереробним обладнанням у разі втрати нафтових районів та переробних потужностей – *«...Если в Советском Союзе возник бы недостаток в нефти в результате разрушения Советским Правительством нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности на Кавказе с целью предотвращения эксплуатации и использования агрессором нефтяных ресурсов и нефтеперерабатывающих заводов на этой территории, Правительством Соединенных Штатов будут*

предприняты необходимые и соответствующие законам США шаги. Цель этих шагов – предоставить Советскому Правительству возможность на условиях, по крайней мере, столь благоприятных, что и условия, на которых подобные продукты будут проданы и предоставлены в распоряжение странам, которые последовательно приносили жертвы в своих усилиях, направленных к победе над силами агрессии, закупить и обеспечить доставку нефти и нефтепродуктов из Соединенных Штатов или из источников, имеющих в их распоряжении, для использования их в настоящей борьбе против агрессии или в ходе восстановительных работ в Советском Союзе после прекращения военных действий.

Подобная же позиция будет занята Правительством Соединенных Штатов в отношении усилий, которые Советское Правительство может быть вынуждено предпринять для получения в Соединенных Штатах, как во время военных действий, так и после их окончания, оборудования для добычи и переработки нефти в целях замены разрушенного» [172, с. 591].



Заправка танків Т-26 та літака у фронтових умовах

Найбільш дефіцитним радянським видом пального був високооктановий бензин марки Б-78, який використовувався для заправки радянських літаків та легких танків (Т-26, БТ-5, БТ-7), обладнаних бензиновими двигунами. У підтвердження цього, російський дослідник історії II Світової війни М. Солонін, перше місце за значимістю у структурі ленд-лізу зарезервував за авіаційним бензином. За його твердженням, на початку війни ситуація із забезпеченням паливом радянських ВПС перейшла із розряду «бензинової кризи» у стадію «бензинової катастрофи» [177, с. 6]. Авіамотори нових типів радянських літаків (ЯК-1, МіГ-3, ІЛ-2) вимагали ви-

сокооктанових сортів бензину, а плановий обсяг виробництва високооктанових марок Б-74 і Б-78 становив 12% від мобілізаційної заявки. Окрім того, отримані за системою ленд-лізу протягом 1941-45 років близько 18,7 тис. британських та американських літаків «Aircobra», «Hurricane», «Spitfire», «Boston», «Kingsobra», «Warhawk», «Tomahawk» були ще більш вимогливішими до якості пального і засобів змащення двигуна і використовували авіабензин із октановим числом не менше 99. У структурі використаного під час бойових дій радянською авіацією авіаційного бензину частка високооктанових марок Б-100 та Б-78 становила 84%.



Польовий паливний склад

Втрата складів авіапального у західних військових округах, евакуація нафтопереробних потужностей із кавказького регіону в райони Поволжя, Казахстану та Туркменії лише поглибили катастрофічний стан. Як свідчать дані таблиці 2.23, протягом першого місяця боїв, із 148 складів паливо-мастильних матеріалів було знищено ворогом або радянськими військами при відході – 87; захоплено ворогом – 6, що становить 63% від початкової кількості. На стадії евакуації перебувало 12 складів, продовжувало функціонувати – 43.

Таблиця 2.23 – Фронтові склади паливо-мастильних матеріалів станом на 15.07.1941 року

| Фронти | Кількість складів | | | | |
|-------------------|-------------------------|-------------------|---------|-------------------|-------|
| | Наявність на 22.06.1941 | Захоплено ворогом | Знищено | Евакуйовано в тил | Діючі |
| Північний | 33 | 2 | 6 | 8 | 17 |
| Північно-Західний | 16 | 2 | 6 | 2 | 6 |
| Західний | 45 | 0 | 37 | 0 | 8 |
| Південно-Західний | 45 | 0 | 36 | 2 | 7 |
| Південний | 9 | 2 | 2 | 0 | 5 |
| Всього | 148 | 6 | 87 | 12 | 43 |

Побудовано автором на основі [123]

Вищезазначені обставини обумовили той факт, що основними напрямками використання в СРСР надходжень нафтопродуктового ленд-лізу стали:

- заправка військової техніки, яка надходила із США, Великобританії, Канади, в першу чергу, літаків, меншою мірою – кораблів, танків, бронетранспортерів;

- збільшення обсягів виробництва та підвищення якості радянського пального за рахунок його змішування із імпортними нафтопродуктами. Фактично, більша частина імпортного авіабензину була включена у радянське виробництво (рисунки 2.1). Про це прямо говорить М. Рижков – «В Советском Союзе импортный авиабензин и светлые бензиновые фракции использовались почти исключительно для смешивания с советскими авиабензинами с целью повышения их октанового числа, так как советские самолеты были приспособлены к использованию бензинов с гораздо более низким октановым числом, чем на Западе. Поэтому... фактически поставленный по ленд-лизу авиабензин был включен в советское производство и составил (вместе со светлыми бензиновыми фракциями), 51,5% советского производства 1941-1945 годов». [162, с. 292] Із врахуванням цього фактору, за розрахунками Б. Соколова, ленд-лізівські поставки пального для літаків у 1,4 рази перевищували радянське виробництво [175, с. 231].

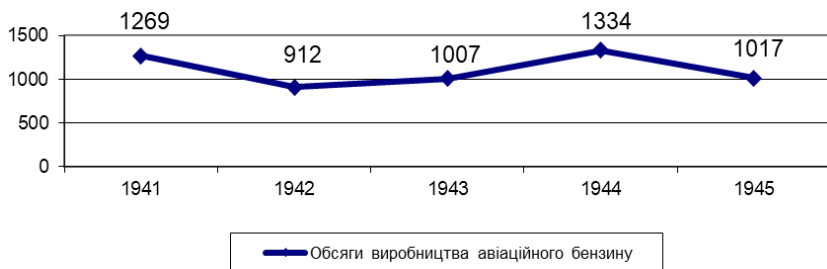


Рисунок 2.1 – Виробництво авіаційного бензину в СРСР протягом 1941-1945 років, тис. тон

Перша партія високооктанового авіаційного бензину – 24,4 тис. тон була отримана на військових складах у Підмосков'ї шляхом змішування базового радянського бензину Б-70 прямої перегонки з високооктановими компонентами (ізооктаном, алкілат, авіабензином Б-100). Тільки за період із квітня по грудень 1943 року таким чином було отримано 190 тис. тон високооктанового бензину (161 тис. тон марки Б-78 та 29 тис. тон – марки Б-74). Для виходу такої кількості нафтопродуктів було використано 112,5 тис. тон базового бензину Б-70, 28,5 тис. тон авіабензину Б-100 та 49 тис. тон ізооктану та алкілату. Починаючи із квітня 1943 року та закінчуючи травнем 1945 року шляхом змішування було отримано 53% усього високооктанового пального [121, с. 55-56].

Підвищувалися вимоги і до антидетонаційних властивостей радянського пального в зв'язку із чим здійснювалося його метилування шляхом додавання етилових сумішей Р-9 (суміш тетраетилсвинцю з бромистим етилатом і альфа-монохлорнафталіном) та 1-TG (суміш тетраетилсвинцю з діброметаном). Серйозно утруднювали процес метилування пального недостатня кількість пристроїв та висока токсичність етилових рідин.

До початку дії системи ленд-лізу для СРСР (на 01.10.1941 року) із США було доставлено стратегічних матеріалів на суму 92 млн дол США. Серед загального обсягу поставок вагому частку займав авіаційний бензин, якого надійшло 156,34 тис. коротких тон (1 коротка тонна = 907 кг), в тому числі із октановим числом більше 99 – 25,2 тис. тон, із октановим числом від 87 до 99 – 130,8 тис.

тон. За результатами підписання І (Московського) Протоколу передбачалася щомісячна поставка протягом наступних 9 місяців (до 01.07.1942 року) не менше 20 тис. тон нафтопродуктів – авіаційного бензину, присадок, що збільшують октанове число пального, машинних масел, газойлю.



Забір пального у бочки із цистерн залізничного ешелону

Із таблиці 2.24 можна зробити висновок, що сумарні поставки нафтопродуктів в СРСР склали 2894,6 тис. тон на суму 178,68 млн дол, при цьому частка поставок в межах ленд-лізу становила 2352,4 тис. тон, на суму 154,63 млн дол, що у відносному показникові становить 81,27% по масі та 86,54% по вартості. Найбільша частка припадає на авіабензин із різним октановим числом – 1186,6 тис. тон (78,99 млн дол) у загальному імпорті, при цьому поставки по ленд-лізу склали 1054,1 тис. тон (71,34 млн дол), або ж 88,83% по масі та 90,32% по вартості. На другому місці за обсягами ленд-лізівського постачання – компоненти бензину (алкібензину, ізооктану, кюмену (ароматичний вуглеводень), гідрополімеру, ізопентану, ксиліцину), які становили 95,91% по вазі та 94,83% в загальній ваговій величині (718,5 із 749,1 тис. тон) або 58,28 млн дол із 61,46 млн дол у вартості. Частка ленд-лізівських поставок

у автотракторному, дизельному та інших видах пального складала 57,28% за вагою та 64,74% – у вартості, а по групі змащувальних масел – 83,52% та 91,24%, відповідно. Практично на 100% ленд-ліз забезпечив надходження кюмену, гідрополімеру, ксиліцину та присадок до масла.

Таблиця 2.24 – Поставки в СРСР нафтопродуктів протягом 1941-45 років, тис. тон

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Нафтопродукти, всього: | 2894,6 | 178,68 | 2352,4 | 154,63 | 81,27 | 86,54 |
| Авіабензин, в тому числі | 1186,6 | 78,99 | 1054,1 | 71,34 | 88,83 | 90,32 |
| - з октановим числом 100 | - | - | 1023,7 | 69,63 | - | - |
| - з октановим числом 95 | - | - | 25,9 | 1,44 | - | - |
| - з октановим числом 70 | - | - | 4,5 | 0,27 | - | - |
| Компоненти авіабензину, в тому числі | 749,1 | 61,46 | 718,5 | 58,28 | 95,91 | 94,83 |
| - алкібензин | 487,5 | 39,63 | 478,7 | 38,86 | 98,19 | 98,06 |
| - ізооктан | 198,2 | 15,4 | 193,8 | 14,84 | 97,78 | 96,36 |
| - кюмен | 11,6 | 1,1 | 11,6 | 1,1 | 100 | 100 |
| - гідрополімер | 28,6 | 2,2 | 28,6 | 2,2 | 100 | 100 |
| - ізопентан | 7,1 | 1,36 | 4,1 | 0,37 | 57,75 | 27,21 |
| - ксиліцин | 1,7 | 0,91 | 1,7 | 0,91 | 100 | 100 |
| Автотракторне, дизельне та інше пальне, в тому числі | 821,2 | 16,08 | 470,4 | 10,41 | 57,28 | 64,74 |
| - автобензин | 397,8 | 9,77 | 202,1 | 5,63 | 50,81 | 57,63 |
| - дизельне пальне | 216,9 | 3,79 | 152,7 | 2,97 | 70,40 | 78,36 |
| - мазут флотський | 167,4 | 1,42 | 88,2 | 0,91 | 52,69 | 64,08 |
| - гас | 20,6 | 0,58 | 14,8 | 0,5 | 71,84 | 86,21 |
| Масло змащувальне | 117,1 | 11,99 | 97,8 | 10,94 | 83,52 | 91,24 |
| - авіамасло | 57,1 | 7,02 | 53,6 | 6,52 | 93,87 | 92,87 |
| - автол | 22,6 | 1,9 | 21,1 | 1,87 | 93,36 | 98,42 |

| | | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|-------|-------|
| - моторні масла | 2,8 | 0,22 | 2,2 | 0,2 | 78,57 | 90,91 |
| - інші масла | 34,6 | 2,85 | 18,5 | 2,12 | 53,47 | 74,39 |
| Присадки до масла | 5,2 | 2,29 | 5,2 | 2,29 | 100 | 100 |
| Інші нафтопродукти | 6,6 | 1,37 | 6,4 | 1,3 | 96,97 | 94,89 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Навіть побіжний аналіз даних рисунку 2.2 засвідчує той факт, що допомога союзників нафтопродуктами у майже в 2,5 рази (256%) перевищувала мобілізаційні запаси СРСР на початок війни. При цьому, лише по одній групі – автомобільному бензині співвідношення становило 72% (це пояснюється тим фактом, що низькооктановими сортами бензину радянська нафтопереробка могла забезпечувати потреби економіки та армії самостійно). Протилежна ситуація склалася із високооктановими сортами пального, тут співвідношення становило 281%, по групі іншого пального – 213%; а по машинних маслах – 129%.

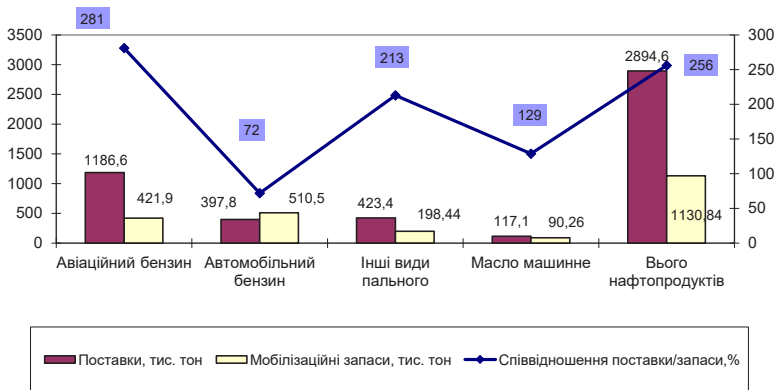


Рисунок 2.2 – Загальні обсяги поставок під час II Світової війни та мобілізаційні запаси нафтопродуктів в СРСР (станом на 22.06.1941 р.)

Побудовано автором на основі джерел [35;66]

Дані таблиці 2.25 дають змогу зробити висновок, що в загальному напрямку перевезень нафтопродуктів тихоокеанські маршрути (1586,9 тис. тон) у 3 рази переважали атлантичні (526,45 тис. тон),

хоча слід відмітити етап Першого (Московського) Протоколу, коли ситуацію була обернено пропорційною 35,5 тис. тон проти 132,5 тис. тон. В розрізі Протоколів найменше нафтопродуктів надійшло під час дії Першого – 168,0 тис. тон, а найбільше – 748,75 тис. тон, під час дії Четвертого. Ще однією тенденцією, яка впадає у вічі, є зниження питомої ваги нафтопродуктів протягом усього періоду, якщо в період дії пре ленд-лізу (на початку військових дій, коли ленд-ліз не поширювався на СРСР та поставки оплачувалися) вона становила 79%, то на кінець військових дій склала 26%, а свого історичного мінімуму сягнула у 1942-43 роках (II Протокол) та склала 7%.

*Таблиця 2.25 – Поставки нафтопродуктів
в розрізі напрямків та етапів (протоколів) ленд-лізу**

| Етап ленд-лізу | Маршрут | | Всього, тис. тон | Питома вага нафтопродуктів у загальному обсязі імпортих поставок, % |
|--|--------------------------------|--------------------------|---------------------|---|
| | Атлантичний океан, тис. тон | Тихий океан, тис. тон | | |
| Пре ленд-ліз (22.06.1941-30.09.1941) | 9,5 | 120,8 | 130,3 | 79 |
| I Протокол (01.10.1941-30.06.1942) | 132,5 | 35,5 | 168,0 | 12 |
| II Протокол (01.07.1942-30.06.1943) | 54,3 | 159,2 | 213,5 | 7 |
| III Протокол (01.07.1943-30.06.1944) | 45,2 | 401,4 | 446,6 | 8 |
| IV Протокол (01.07.1944-12.05.1945) | 250,45 | 498,3 | 748,75 | 13 |
| Війна з Японією (13.05.1945-02.09.1945) | 34,5 | 371,7 | 406,2 | 26 |
| За весь період | 526,45 | 1586,9 | 2113,35 | - |

* – без врахування надходжень з Великобританії та Канади

Побудовано автором на основі джерела [55]

Окрім морських маршрутів, нафтопродукти в СРСР надходили і по суші, з іранського міста Абадан, де Великобританією було побудовано великий нафтопереробний завод, який забезпечував паливом потреби військ союзників на Близькому Сході та у Індії. По системі ленд-лізу із зазначеного заводу надійшло за одними даними 14,7 тис. тон авіаційного бензину та 902,1 тис. тон бензинових світ-

лих фракцій[179, с. 367], а за іншими – 572,97 тис. тон авіаційного бензину з октановим числом 99 і більше та 102,13 тис. тон присадок для підвищення октанового числа [55, с. 374].

Організація поставок нафтопродуктів в Радянський Союз передбачала розв'язання проблеми доставки пального в морські порти. Вперше питання використання наливного флоту з метою постачання нафтопродуктів було обговорено 30 червня 1941 року на зустрічі посла СРСР у США К. Уманського із віце-президентом США Г. Уоллесом – *«...Если СССР заинтересован в горючем, то и на это надо дать заявку с уточнением, сколько горючего заберут наши нефтеналивные суда, сколько нам нужно американских...»*[172, с. 49].

Перший вантаж військового призначення (великогабаритну техніку та авіаційний бензин у бочках) із США було доставлено судном «Минск» у вересні 1941 р. У цьому ж місяці почалося транспортування світлих нафтопродуктів до Владивостоку із використанням танкерів США «Санта Клер», «Фідзімопс» та «Ассошіетед». Проте тривало воно не довго, в силу початку військових дій між США та Японією у грудні 1941 р [28, с. 265].

Цікаво, що одним із пріоритетів для союзників було якомога довшє збереження у таємниці від Японії як самого факту танкерних перевезень між тихоокеанськими портами СРСР та США, так і маршрутів руху суден. 23 серпня 1941 року японський міністр закордонних справ Тойода зробив послу СРСР у Токіо заяву, в якій вказувалося що перевезення із США до Владивостока поблизу японської території закуплених матеріалів створює для Японії труднощі у стосунках із Німеччиною та Італією. На цю заяву японський уряд 26 серпня отримав відповідь – *«Советское Правительство не видит оснований для какого-либо беспокойства Японии в том факте, что закупаемые СССР в США товары, как-то: нефть, бензин, — о которых упоминали Вы, г-н Министр, будут направляться в СССР обычным торговым путем, в том числе и через дальневосточные советские порты... Советское Правительство считает необходимым в связи с этим заявить, что попытки воспрепятствовать осуществлению нормальных торговых отношений между Советским Союзом и США через дальневосточные советские порты оно не могло бы не рассматривать иначе, как*

недружелюбный по отношению к СССР акт. Вместе с тем Советское Правительство подтверждает, что закупаемые Советским Союзом в США товары предназначены прежде всего для возросших нужд на западе СССР в связи с навязанной Советскому Союзу оборонительной войной...» [137, с. 360].

Радянським Союзом для перевезення нафтопродуктів із тихоокеанських портів США було виділено 5 танкерів, восени 1941 року визнано доцільним передачу Далекосхідному морському пароплавству частини чорноморського танкерного флоту у складі танкерів «В. Аванесов», «Сахалін», «Туапсе».

Для організації поставок пального та нафтопродуктів в СРСР від американських союзників було передано в ленд-ліз 28 танкерів: 10 суден індивідуальної конструкції; 3 – тип «Белгород»; 1– тип «Донбас»; 5 – тип «Емба»; 9 – тип «Артек». Загальна характеристика танкерного флоту наведена у таблиці 2.26. Усі судна здійснювали перевезення в Тихоокеанському басейні у складі Далекосхідного державного морського пароплавства та були воєнізовані – на них встановлювалися кілька універсальних (калібром 102 мм або 76,2 мм) та зенітних гармат (калібр 20 мм), а також кулемети (12,7 мм та 7,62 мм).

Таблиця 2.26 – Танкерні судна, передані СРСР по системі ленд-лізу для забезпечення перевезень пального та нафтопродуктів

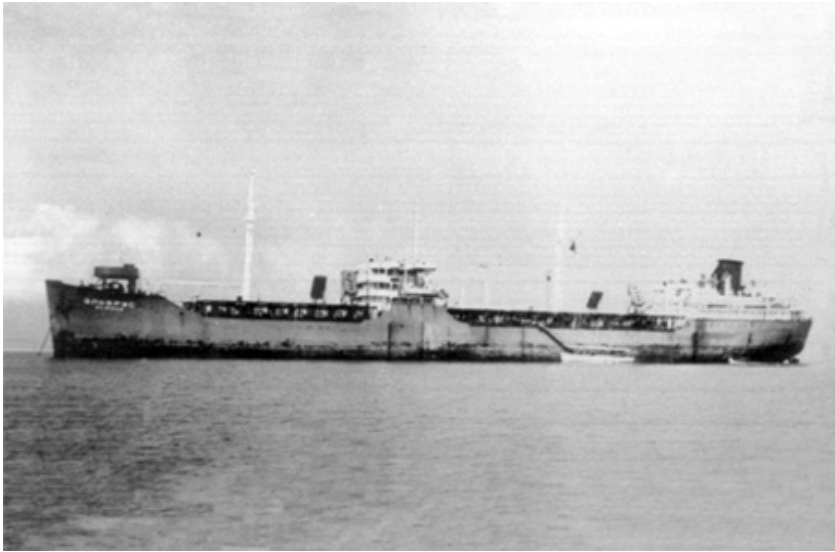
| Характеристика судна | | | Характеристика судна | | |
|------------------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------------|-----------------------|---------------|
| Назва | Водотоннажність, тонн | Озброєння | Назва | Водотоннажність, тонн | Озброєння |
| Танкери індивідуальної конструкції | | | Тип «Емба» | | |
| Апшерон | немає даних | немає даних | Эмба | немає даних | немає даних |
| Валериан Куйбышев | 14355 | артилерійсько- кулеметне | Донбас (тип «Емба») | немає даних | немає даних |
| Варлаам Аванесов | 15379 | артилерійсько- кулеметне | Красная армия | 21800 | артилерійське |
| Донбас | 10500 | немає даних | Таганрог | 21700 | артилерійське |

| | | | | | |
|--------------------------|-------------|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Иосиф Сталин | 7061 | артилерійсько- куле- метне | Эльбрус | 21700 | немає даних |
| Мариуполь | 15360 | артилерійсько | Тип «Артек» | | |
| Москва | немає даних | немає да- них | Артек | немає даних | немає даних |
| Советская Нефть | 15215 | артилерійсько- куле- метне | Бахчисарай | немає даних | немає даних |
| Таганрог | 11582 | артилерійсько | Танкер №4 | немає даних | немає даних |
| Туапсе | 15700 | артилерійсько- куле- метне | Танкер №5 | немає даних | немає даних |
| Тип «Белгород» | | | Танкер №6 | немає даних | немає даних |
| Апшерон (тип «Белгород») | 14120 | артилерійсько- куле- метне | Танкер №7 | немає даних | немає даних |
| Белгород | немає даних | немає да- них | Танкер №8 | немає даних | немає даних |
| Майкоп | 14300 | артилерійсько | Танкер №9 | немає даних | немає даних |
| Тип «Донбас» | | | Танкер №10 | 640 | немає даних |
| Донбас (тип «Донбас») | 7302 | немає да- них | | | |

Побудовано автором на основі джерела [20].

Передача танкерів радянській стороні відбувалася у портах США (Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Портленд, Сан-Педро, Лонг-Біч) протягом 1942-43 років. Частина із них було повернуто у США після закінчення бойових дій (в 1946, 1948 роках), кілька танкерів загинуло («Мариуполь» – у листопаді 1943 року наскочив на підводні камені у Першій Курильській протоці та затонув, «Иосиф Сталин» – осінню 1945 року підірвався на невітралені морській міні в порту Гензан; «Донбас» типу «Эмба» – у лютому 1946 року розірвало на дві частини під час шторму).

Найдовше прослужили в СРСР танкери типу «Артек» – практично усі вони використовувалися за своїм прямим призначенням до 1960 року, а «Бахчисарай» було виведено із експлуатації та вилучено із списків Міністерства морського флоту у серпні 1964 року.



Танкер «Эльбрус» («Muir Woods»), переданий СРСР по ленд-лізу

За оцінкою авторитетної дослідниці ленд-лізу Н. Бутеніної, нафтопродуктовий та супутній йому ленд-ліз (танкери, цистерни, автомобілі-заправники) становив близько 200 млн дол США (у цінах 1945 року), що у сучасному еквіваленті, з врахуванням інфляції, дорівнює 2,5 млрд дол США [26], що у цілому кореспондується із показниками офіційної радянської статистики з цього питання.

2.6. Продовольча складова ленд-лізу

Перші проблеми у сфері забезпечення армії та населення продуктами харчування Радянський Союз відчув на початку осені 1941 року, коли з'явився дефіцит хліба, цукру, харчових продуктів імпортного походження. Аналізуючи тенденції які негативно вплинули на стан продовольчої безпеки в СРСР на початку II Світової війни варта виокремити [202, с.82]:

– втрату основних аграрних районів – України, Білорусі, Прибалтики, частини чорноземних районів Росії, у тому числі, Кубані

та Ростовської області. Слід наголосити, що було втрачено не лише родючі землі, але й до 60 млн людей, які на цих землях проживали та більша частина яких була зайнята в аграрному виробництві. Посівні площі зернових культур скоротилися із 110,5 млн га у 1940 році до 67,3 млн га – у 1942 році. Валовий збір зерна зменшився із 95,6 до 29,6 млн тон, цукрового буряка – із 18 до 2,2 млн тон, картоплі – з 76,1 до 23,6 млн тон;

- захоплення ворогом на окупованих територіях значної кількості сільськогосподарської техніки, зерна, поголів'я великої рогатої худоби, коней, свиней та овець. В перший рік війни було втрачено території де вироблялося близько 90% цукру, 60% свинини, 40% зерна;

- вилучення із аграрного сектору для потреб фронту чоловіків працездатного віку (близько 19,5 млн осіб), більшої частини рухомого складу – майже усі потужні трактори, 85% автомобільного парку та 60% коней в зв'язку із необхідністю відновлення боєздатності військових з'єднань. Сумарно, сільське господарство втратило більше половини своєї енергетичної потужності – 54%, із яких 32,6% залишилося на окупованій території, а 21,8% було мобілізовано для потреб війська [164, с. 115];

- евакуація на Схід країни великої кількості населення, переважно партійних працівників, представників інтелігенції, заводських робітників та членів їх сімей, які не залучалися до роботи в сільському господарстві, проте потребували забезпечення харчовими продуктами хоча б за мінімальними нормами. В 1941-42 роках на централізованому державному продовольчому забезпеченні знаходилося, 77 млн військових і цивільних осіб, а на фуражному – 1,2 млн голів коней;

- зменшення продукції харчової переробки на величину від 20% до 90%, залежно від сфери виробництва продуктів харчування. Для прикладу, із 210 цукрових заводів повністю або частково знищеними виявилися 196, а виробництво цукру в 1942 році у порівнянні з довоєнним рівнем зменшилося у 29 разів.

Це обумовило відповідне реагування зі сторони апарату державного управління – в тилу було запроваджено карткову систему розподілу основних продуктів харчування та, починаючи із кінця 1941 року, розширено номенклатуру закордонних поставок – Мос-

ковським протоколом (таблиця 2.27) передбачалося щомісячні надходження в радянські порти 200 тис. тон пшениці (із Канади, де були значні її запаси), 70 тис. тон цукру (із Філіппін та Голландської Індії) та 1,5 тис. тон какао (із Великобританії), якими планувалося покривати частину потреби у харчуванні 10 мільйонної армії.

*Таблиця 2.27 – Ленд-ліз продовольства
за Московським протоколом у 1941-42 роках*

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|--------------|---------------------------|--|
| 4. | Пшениця | по 200 тис. тон на місяць | Можливо отримати з Канади де є великі запаси |
| 5. | Цукор | по 70 тис. тон на місяць | Велика кількість є на Філіппінських островах та в Голландській Індонезії |
| 6. | Какао-боби | по 1,5 тис. тон на місяць | Будуть поставлені з Великобританії |

Побудовано автором на основі джерела [172]

Починаючи із грудня 1941 року союзники почали проводити щотижневі конференції із представниками радянських урядових кіл з приводу організації забезпечення потреб СРСР в продуктах харчування. Адже суттєве скорочення раціону привело до того, що його калорійність у робітників стратегічних галузей економіки зменшилася до 2/3 від нормальної потреби, а у службовців – і того менше. Відчувалася велика потреба у консервах, жирах, зернобобових культурах, сушених овочах та фруктах (як джерелі необхідних вітамінів), проте на початковому етапі військових дій (період до осені 1942 року) перевага в поставках надавалася на користь озброєння, промислового устаткування, дефіцитних матеріалів. І лише із втратою аграрних районів Північного Кавказу стало зрозумілим, що поставки продуктів харчування почали відігравати стратегічну роль, на рівні із літаками та танками.

Під час зустрічі В. Молотова та Ф. Рузвельта, яка відбулася 29 травня 1942 року, американський президент поцікавився станом забезпечення продовольством у Москві та Ленінграді та чи тільки транспортними труднощами пояснюється недостаток продовольства у СРСР. Радянська сторона відповіла, що ситуацію у містах не можна вважати задовільною, оскільки в першу чергу проводиться забезпечення армії. У Ленінграді було особливо важко взимку. Не

дивлячись на організацію «Дороги життя» через Ладозьке озеро та евакуацію частини населення Ленінграду, ситуація залишається вкрай складною. Продовольчі труднощі пояснюються не лише логістикою, але й у наслідок мобілізації значної кількості тракторів з сільського господарства в армію. Нестачу харчів відчуває цивільне населення через потребу першочергового забезпечення військових частин [172, с. 180].

З часом потреба у продуктах тільки зростала. Ситуація стала настільки загрозливою, що про продуктову проблему згадали навіть у знаменитому наказі від 28.07.1942 року № 227, який отримав назву «Ні кроку назад» – «...після втрати України, Білорусії, Прибалтики, Донбасу та інших областей у нас стало набагато менше території, стало набагато менше ...хліба... Ми втратили більше 800 мільйонів пудів хліба на рік. У нас уже немає переваги над ворогом у...запасах хліба. Якщо ми не припинимо відступ, залишимося без хліба...» [154].

В розмові Й.Сталіна з особистим представником президента США Венделом Уїлкі 23 вересня 1942 року останній поцікавився яку кількість пшениці зацікавлений отримати СРСР від США, проінформувавши про її великий надлишок у Штатах, а також про потребу у концентрованих видах продуктів харчування. На що отримав відповідь про необхідність 2 млн тон пшениці, поставок тваринних жирів (в першу чергу – сала), консервованого м'яса та харчових концентратів для потреб як війська, так і цивільного населення.

Негативна тенденція у сфері продовольства обумовлювалася не лише військовими діями, але й неврожаєм 1943-44 рр., та, як це не парадоксально звучить, і звільненням за цей же період окупованих територій на Заході країни, які необхідно було розбудувати та забезпечити населення продуктами. Тому продовольчі поставки на середину 1944 року значно перевищили сумарний ввіз продовольства за період дії I та II Протоколів, потіснивши в радянських заявках метали та окремі види озброєнь і зайняли в загальному обсязі більше 25% суднового тоннажу.

Одним із шляхів упорядкування розподілу продуктів харчування стало запровадження із осені 1941 року карткової системи отримання хліба, цукру, кондитерських виробів, яка згодом поширилася і на інші види продовольчих та промислових товарів. Усе населення, залежно від ступеня своєї суспільної корисності в умовах вій-

ськового стану, було поділено на 2 категорії: до 1 категорії відносилися зайняті у стратегічних галузях економіки (військових заводах, нафтовій, металургійній, машинобудівній, хімічній, транспорті тощо), решту було віднесено до категорії 2. Для робітників та інженерно-технічного персоналу 1 категорії норми відпуску хліба були встановлені на рівні 800 грам на добу, а для аналогічних працівників 2 категорії – 600 грам; службовці 1 категорії отримували по 500 грам хліба, а 2 категорії – 400 грам. Для утриманців та дітей віком до 12 років добовий відпуск хліба становив 400 грам.

20 вересня 1941 року наказом Народного Комісаріату Оборони (НКО) було введено нові норми продовольчого забезпечення Червоної Армії, які диференціювалися на 14 груп (таблиця 2.28):

- норма №1 – забезпечення червоноармійців та начальницького складу бойових частин діючої армії, за виключенням військовослужбовців забезпечених за нормами льотного пайка та нормами технічного складу частин Військово-повітряних сил;

- норма №2 – забезпечення червоноармійців та начальницького складу тилу діючої армії (фронту, армії, дивізії, бригади);

- норма №3 – забезпечення червоноармійців стройових та запасних частин, які не входили до складу діючої армії;

- норма №4 – забезпечення червоноармійців караульних частин та червоноармійців тилкових установ, які не входили до складу діючої армії;

- норма №5 – забезпечення (з гарячим сніданком) бойового розрахунку екіпажів літаків діючої армії;

- норма №6 – забезпечення льотно-технічного складу ВПС діючої армії за спеціально оголошеним переліком посад;

- норма №7 – забезпечення бойового розрахунку екіпажів літаків, які не входять до складу діючої армії за спеціально оголошеним переліком посад та льотно-технічного складу, який знаходиться на казарменому становищі;

- норма №8 – забезпечення технічного складу ВПС, які не входять в склад діючої армії за спеціально оголошеним переліком посад; курсанти льотних училищ в дні учбових польотів;

- норма №9 – забезпечення курсантів училищ сухопутних і повітряних сил Червоної армії; рядового та молодшого начальницького складу авіадесантних частин;

– норма №10 – забезпечення червоноармійців, молодших командирів та начальницький склад, які перебувають на лікуванні у військових шпиталях і стаціонарах;

– норма №11 – забезпечення військовослужбовців, які знаходяться на лікуванні у військових санаторіях, в домах відпочинку та в Центральному військовому госпіталі НКО;

– норма №12 – сухий пайок для військ діючої армії та для частин, які не входять до її складу. Сухий пайок виступав як бойовий запас та використовувався у тих випадках, коли харчування гарячою стравою було неможливим;

– Норми №13 та №14 – для особового складу усіх військових частин, які не входять до складу діючої армії, тилових установ діючої армії (окрім льотно-технічного складу ВПС) та усіх військових училищ при умові забезпечення 1 раз на тиждень.

Середньому та вищому начальницькому складу (окрім льотного та технічного, які отримували льотний пайок), які забезпечувалися за нормами №1 та №2 було передбачено додатковий пайок на добу для однієї особи: масла або сала – 40 грам; печива – 20 грам; рибних консервів – 50 грам; цигарок – 25 штук, або тютюну – 25 грам та сірників – 10 коробок на місяць.

Таблиця 2.28 – Норми продовольчого забезпечення військовослужбовців, встановлені восени 1941 року (без сухого пайку)

| Найменування продуктів | Норма продовольчого забезпечення (у грамах) | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 13 | 14 | |
| Хліб із житньої чи висівкової муки: | | | | | 400 | | 400 | | | 300 | 200 | | 500 | |
| - для зимового часу | 900 | 800 | 750 | 700 | - | 800 | - | - | 500 | - | | 700 | | |
| - для літнього часу | 800 | 700 | 650 | 600 | - | 700 | - | - | 400 | - | | 600 | | |
| Хліб пшеничний з муки II сорту | - | - | - | - | 400 | - | 300 | 100 | 300 | 300 | 500 | - | 300 | |
| Мука пшенична II сорту | 20 | 10 | 10 | 10 | 40 | 20 | 20 | 5 | 20 | 20 | 10 | 20 | 20 | |
| Крупа різна | 140 | 120 | 100 | 100 | 90 | 130 | 80 | 10 | 80 | 80 | 60 | 160 | 125 | |
| Рис | - | - | - | - | 50 | 10 | 30 | 10 | 40 | 20 | 30 | | 40 | |
| Макарони-вермішель | 30 | 20 | 20 | 10 | 50 | 40 | 20 | 10 | 20 | 30 | 20 | 30 | 40 | |
| М'ясо | 150 | 120 | 75 | 75 | 390 | 250 | 300 | 100 | 150 | 120 | 180 | - | | |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|-----|------|------|-----|------|------|
| Риба | 100 | 80 | 120 | 100 | 90 | 90 | 70 | - | 80 | 50 | 70 | - | |
| Соєва дезодорована мука | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30 | 50 |
| Комбіжир і сало | 30 | 25 | 20 | 20 | - | 20 | - | - | 10 | 10 | | 30 | 30 |
| Масло рослинне | 20 | 20 | 20 | 20 | 5 | 5 | 5 | - | 5 | 5 | 5 | 20 | 5 |
| Масло | - | - | - | - | 90 | 30 | 60 | 30 | 50 | 40 | 45 | - | 50 |
| Сир | - | - | - | - | 20 | - | 20 | - | - | | | - | |
| Творог | - | - | - | - | 20 | - | 20 | - | - | 25 | 10 | - | |
| Сметана | - | - | - | - | 10 | - | 10 | - | - | 10 | 25 | - | |
| Молоко | - | - | - | - | | - | 100 | - | - | 200 | 200 | - | |
| Молоко згущене або кава | - | - | - | - | 20 | - | - | - | 3*** | 3*** | 3 | - | 3*** |
| Яйце | - | - | - | - | 0,5* | - | 0,5* | - | - | - | - | - | |
| Цукор | 35 | 25 | 25 | 25 | 80 | 50 | 60 | 20 | 50 | 50 | 50 | 25 | 50 |
| Чай | 1 | 1 | 1 | 1 | 40** | 40** | 1 | 9** | 1 | 1 | 1 | 30** | 30** |
| Сіль | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 40 | 30 | 10 | 30 | 30 | 30 | - | - |
| Овочі: | 820 | 820 | 920 | 920 | 885 | 1020 | 835 | 200 | 785 | 735 | 900 | 820 | 785 |
| - картопля | 500 | 500 | 600 | 600 | 500 | 610 | 500 | 110 | 500 | 450 | 400 | 500 | 500 |
| - капуста | 170 | 170 | 170 | 170 | 200 | 215 | 200 | 45 | 150 | 150 | - | 170 | 150 |
| - морква | 45 | 45 | 45 | 45 | 55 | 60 | 40 | 10 | 30 | 40 | - | 45 | 40 |
| - буряк | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 50 | 30 | 15 | 40 | 30 | - | 40 | 30 |
| - цибуля | 30 | 30 | 30 | 30 | 40 | 40 | 30 | 10 | 30 | 30 | - | 30 | 30 |
| - зелень, огірки | 35 | 35 | 35 | 35 | 45 | 45 | 35 | 10 | 35 | 35 | - | 35 | 35 |
| Фрукти сушені | - | - | - | - | 20 | - | 20 | - | 15 | 20 | 20 | - | 15 |
| Фруктовий сік | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 100 | - | - | - |
| Екстракт фруктовий | - | - | - | - | 3 | - | 3 | - | - | 0,5 | - | - | - |
| Мука картопляна | - | - | - | - | 5 | - | 5 | - | 5 | 5 | 10 | - | 5 |
| Томат-паста | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 8 | 6 | 2 | 6 | 6 | 10 | 6 | 6 |
| Лавровий лист | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | - | - |
| Перець | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - | - |
| Оцет | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 4 | 2 | 2 |
| Гірчичний порошок | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | - | - |
| Махорка | 20 | 20 | 20 | - | 25 | 25 | - | - | - | 25 | 25 | - | - |

* - штуки на 1 день; ** - на місяць; *** - тільки каву сурогатну

Побудовано автором на основі джерела [153].

Проте, не дивлячись на встановлені норми харчування, не все надходило в повному обсязі до військових. Цьому сприяли як ряд об'єктивних (відсутність окремих видів продуктів, неможливість їх доставки до місць призначення) так і суб'єктивних (халатність посадових осіб, повальне розкрадання продовольства в тилу, при транспортуванні та у зоні бойових дій) [205, с.247]. У спогадах ветеранів часто можна зустріти інформацію про недостатній, або ж

вкрай низький рівень забезпеченості продуктами харчування під час їх військового вишколу у тилових навчальних центрах або ж військових училищах. Досить часто незадовільний стан харчування обумовлював голодні бунти військових, або ж, навіть, їх смерть від дистрофії.

Так Б. Назаров, курсант Ростовського артилерійського училища, який проходив навчання в 1942-43 роках відзначав – *«Було голодно... Перед січнем курсанти почали пухнути з голоду, і в один з днів усі батареї відмовилися виходити з казарм, вимагаючи негайної відправки на фронт. Офіцери намагалися нас вигнати, але ми вчинили спротив. Приїхав командуючий Уральським військовим округом, а з ним полковник Лампель... Вони вмовили нас вистроїтися на плацу. Полковник взяв жменю снігу та передав її правофланговому, попросивши його передати по порядку, але сніг швидко розтаяв, і він сказав, що ось так доходить до наших ротів курсантський пайок»* [58, с. 126]. У своїх мемуарах танкіст І. Деген, який на початку 1943 року проходив вишкіл в 21-му учбовому танковому полку, пригадує що *«...Патріотизм та бажання швидше вступити в бій з ворогом стимулювався в цьому учбовому танковому полку досить садистським способом – нас майже не годували! Давали лише якесь вариво із запліснявілої кукурудзи. Від голоду люди в полку хіба що не пухли»* [57, с. 178].



Американське продовольство у СРСР

Труднощі у забезпеченні армії та тилу продовольством обумовили зростання асортименту та обсягів продуктових поставок – м'ясо та м'ясні консерви, риба та рибні консерви, ячний порошок, згущене та порошкове молоко, масло, рослинні жири (соняшникова, бавовникова, кукурудзяна, оливкова, соєва олії), шоколад, кава, чай, сахарин, сіль. Для збільшення обсягів поставок та їх калорійності активно використовувався процес дегідратації (зневоднення) овочів та фруктів – таким чином надсилався один корабель із картоплею замість десяти та один корабель з вантажем ячного порошку замість семи. На замовлення радянської сторони виготовлялися м'ясні консерви – знаменита тушонка та харчові концентрати для приготування борщу, різних видів супів та пюре, розфасовані у пакети [179, с. 129].



Раціони армії США, що надходили в СРСР по ленд-лізу

Американська технологія створення м'ясних консервів базувалася на використанні ковбасного фаршу, у той час як радянська – шматків свинини, сала, прянощів та лаврового листа. Представники УЗК звітували, що ними було впроваджено виробництво у США тушонки із свинини по радянській рецептурі з попереднім бланшуванням м'яса з метою отримання більш концентрованого та

калорійного вмісту консерв. Консерви із свинини та дегідратоване м'ясо, яке за своєю калорійністю у більш ніж 3 рази перевищувало м'ясо у консервах були в пріоритеті у черговості поставок, тому відразу вантажилися на кораблі для відправки.



*Конвеєр з виготовлення тушонки у м. Цинцинаті (штат Огайо)
та склад тушонки у м. Омаха (штат Небраска).
Маркування «СТ» на ящиках означає «свиння тушонка».*



Консервована шинка «Spam»

шинки зі спеціями. А «золотий» час для її бізнесу припав на воєнні роки, коли попит на висококалорійні продукти тривалого зберігання був просто шалений. З розвитком комп'ютерної техніки та

Одним із найбільших постачальників м'ясних консервів була фірма «Hormel foods Corporation» з міста Остін (штат Міннесота), яка випускала їх під торговою маркою «Spam» у напівкруглих та прямокутних консервних банках, кожна із яких була обладнана ключем-відкривалкою. Ще до початку II Світової війни компанія прославилася нав'язливо-агресивною рекламною компанією консервованої

появою мережі Інтернет, з'явився новий вид бізнесу, пов'язаний із масовим розсиланням непотрібної інформації, яку американські програмісти, згадавши рекламну кампанію консервованого м'яса «Spam», назвали спамом [237].

За визнанням радянської сторони переважна більшість американської муки, що надходила в СРСР, відносилася за своїми якісними показниками до категорії вищого сорту. Основна маса поставок цукру йшла через порти західного узбережжя США, проте досить суттєва його партія, у більш ніж 50 тис. тон, була закуплена США на Кубі та відправлена у порти Перської затоки. Радянський Союз був єдиною країною до якої по системі ленд-лізу надходило вершкове масло, цільове призначення якого полягало у підвищенні калорійності харчування поранених в госпіталях. Для потреб радянських союзників американцями було поставлено 25% від обсягу власного виробництва свинини, у той самий час, як для потреб збройних сил США було використано 14% від загального обсягу цієї продукції.



Бочки із сухим молоком на складі у США перед відправкою у СРСР

Значення американської тушонки в продовольчих поставках відмітив у своїх мемуарах М. Хрущова, який зазначив – «Продукти харчування ми теж отримували у великій кількості. Ходило немало анекдотів, у тому числі, і нецензурних, про американську тушонку. І все ж вона була смачною. Багато з'явилося на цей рахунок жартів, але тушонку то ми з'їли. Без неї нам не було б чим годувати армію. Адже ми втратили найбільш врожайні регіони – Україну та північний Кавказ. Це необхідно собі уявити, як важко було в таких умовах організувати забезпечення продовольством усієї країни» [217, с. 372].



Продукти харчування, що надходили за системою ленд-лізу

Питаннями замовлень та організації поставок продовольства в СРСР у структурі Урядової закупівельної комісії займався відділ продовольчих товарів. Всього, за час війни, Радянський Союз імпортував, за різними підрахунками, від 4 до 5 млн тон продуктів харчування, серед яких приблизно чверть склали хлібопродукти. Розбіжності у підрахунку пояснюються тим, що продовольство надходило із різних країн (США, Великобританії та її домініонів), системи виміру яких відмінні від прийнятої у СРСР метричної; у документах не завжди вказуються які одиниці виміру малися на увазі, відтак з'являлася плутанина між метричними (1000 кг) та короткими тоннами (907 кг);

частина продуктів втрачалася у дорозі через загибель транспортного засобу, псувалася через несприятливі температурні режими або під впливом несприятливих факторів (надлишкову вологість повітря, потрапляння води, псування гризунами), або ж переадресовувалося тощо. Так, за даними Р. Джонса, за системою ленд-лізу було відправлено 4,2 млн тон продовольства, із яких в СРСР надійшло 4,03 млн тон. Російські ж дослідники М. Рижков та Г Куманєв оперують цифрою надходжень у 3,98 млн тон.

Згідно офіційних радянських даних, протягом періоду з 22.06.1941 року по 31.12.1945 року було імпортовано продовольства загальним обсягом у 4881,4 тис. тон на суму 1747,1 млн дол США (таблиця 2.29). Причому на ленд-ліз припадає 3866,3 тис. тон, вартістю 1659,2 млн дол США, що становить у відносному вимірникові 79,2% від імпорту у фізичному вимірникові та 94,97% – у вартісному. На 100% за рахунок ленд-лізу було забезпечено поставки рису, консерв м'ясних і м'ясоовочевих, м'яса дегідратованого, м'яса копченого і засоленого, шпигу, масла вершкового, маргарину та його аналогу картерспреду, шортенингу (кондитерський кулінарний жир), молока сухого, молока консервованого, сиру, яєчного порошку, армійських раціонів, консервованих супів та каш сахарин, риб'ячий жир. Майже на 100% по ленд-лізу були доставлені м'ясопродукти – 99,23% по вазі і 99,85% по вартості; жири тваринні – 97,35% по вазі і 98,41% по вартості; жири рослинні – 93,5% по вазі і 96,68% по вартості; цукор – 88,52% по вазі і 92,57% по вартості.

Таблиця 2.29 – Результати імпорту продовольства в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|----------------------|---------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | кількість, тис. тон | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Продовольчі товари | 4881,4 | 1747,1 | 3866,3 | 1659,2 | 79,20 | 94,97 |
| Хлібопродукти, з них | 1538,2 | 105,18 | 1059,7 | 99,03 | 68,89 | 94,15 |
| - мука | 1070,8 | 70,65 | 614,0 | 42,05 | 57,34 | 59,52 |
| - мука соєва | 38,0 | 3,92 | 38,0 | 3,92 | 100 | 100 |
| - рис | 148,9 | 16,12 | 49,1 | 2,41 | 32,98 | 14,95 |
| - крупа | 93,4 | 6,95 | 82,2 | 6,07 | 88,01 | 87,34 |

| | | | | | | |
|-----------------------------------|-------|---------|-------|---------|-------|-------|
| - боби | 243,9 | 42,03 | 214,0 | 35,67 | 87,74 | 84,87 |
| Цукор | 683,5 | 80,4 | 605,0 | 74,43 | 88,52 | 92,57 |
| М'ясопродукти, з них | 792,1 | 627,11 | 786,0 | 626,19 | 99,23 | 99,85 |
| - консерви м'ясні та м'ясоовочеві | 702,4 | 557,348 | 702,4 | 557,348 | 100 | 100 |
| - м'ясо дегідратоване | 13,1 | 37,74 | 13,1 | 37,74 | 100 | 100 |
| - м'ясо копчене і засолене | 70,4 | 30,84 | 70,4 | 30,84 | 100 | 100 |
| Жири тваринні, з них: | 603,1 | 264,71 | 587,1 | 260,51 | 97,35 | 98,41 |
| - шпиг | 207,8 | 72,1 | 207,4 | 72,1 | 100 | 100 |
| - ляд | 276,1 | 90,33 | 266,0 | 87,59 | 96,34 | 96,97 |
| - сало бараняче і яловиче | 23,5 | 6,37 | 20,6 | 6,09 | 87,66 | 95,6 |
| - масло вершкове | 71,7 | 69,37 | 71,7 | 69,37 | 100 | 100 |
| - картерспред | 21,4 | 25,35 | 21,4 | 25,35 | 100 | 100 |
| Жири рослинні | 449,3 | 129,13 | 420,1 | 124,84 | 93,5 | 96,68 |
| - олія рослинна | 422,1 | 118,14 | 392,9 | 113,9 | 93,08 | 96,41 |
| - шортенинг | 27,2 | 10,98 | 27,2 | 10,98 | 100 | 100 |
| Маргарин | 45,8 | 18,86 | 45,8 | 18,86 | 100 | 100 |
| Харчові концентрати, з них | 298,0 | 413,64 | 267,3 | 398,64 | 89,7 | 96,37 |
| - молоко сухе, порошкове | 66,1 | 31,47 | 66,1 | 31,47 | 100 | 100 |
| - молоко консервоване | 28,0 | 10,5 | 28,0 | 10,5 | 100 | 100 |
| - сир | 31,4 | 21,17 | 31,4 | 21,17 | 100 | 100 |
| - яєчний порошок | 103,4 | 276,6 | 103,4 | 276,6 | 100 | 100 |
| - супи і каші концентровані | 17,2 | 9,77 | 17,2 | 9,77 | 100 | 100 |
| - раціони армійські | 3,7 | 1,51 | 3,7 | 1,51 | 100 | 100 |
| Інші харчові продукти, з них | 134,8 | 59,05 | 64,7 | 54,85 | 47,99 | 92,89 |
| - чай | 18,7 | 14,11 | 0,37 | 1,78 | 1,98 | 12,62 |
| - кава | 13,8 | 4,69 | 9,28 | 3,54 | 67,25 | 75,48 |
| - сахарин | 0,63 | 1,51 | 0,63 | 1,51 | 100 | 100 |
| - овочі свіжі | 2,2 | 0,238 | 2,2 | 0,238 | 100 | 100 |
| - сухофрукти | 25,9 | 5,54 | 2,13 | 0,78 | 8,22 | 14,07 |
| - риб'ячий жир | 0,35 | 13,87 | 0,35 | 13,87 | 100 | 100 |

Побудовано автором на основі джерела [35]

Структура продовольчого ленд-лізу наведена на рисунку 2.3 за-свідчує, що на беззаперечним лідером у обсягах поставки були хлібопродукти – 26%, або 1059,7 тис. тон; на другому місці, із показником у 20%, або 786,0 тис. тон – м'ясопродукти, де лівова частка

припадала на м'ясні консерви (для довідки – якщо перерахувати американські консерви в умовні банки із середньою вагою у 200 грам, то вони становитимуть 108% радянського виробництва усіх видів консервів за час війни); цукор займає третє місце із показником в 15%, або 605,0 тис. тон (для довідки – у СРСР за весь період війни було вироблено 1460 тис. тон цукру); на четвертому місці знаходяться жири тваринні – 15%, або 687,1 тис. тон; жири рослинного походження становили 11%, або 420,1 тис. тон; 7% (267,3 тис. тон) припадало на харчові концентрати; частка інших продуктів харчування склала 6%, або 225,1 тис. тон.

У вартісному вимірнику найбільше було поставлено м'ясопродуктів – на 626,19 млн дол США; харчових концентратів – на 398,64 млн дол США; тваринних жирів – на 260,51 млн дол США; рослинних жирів – на 124,84 млн дол США.

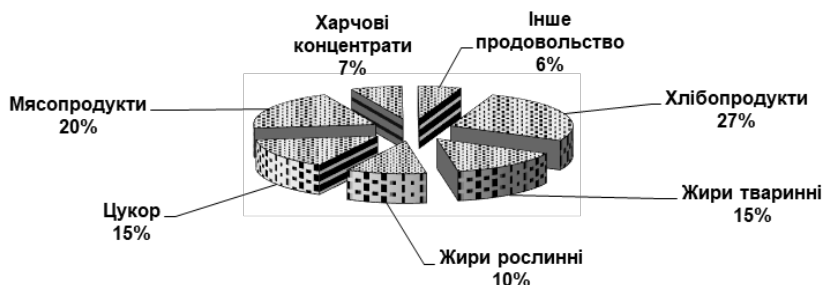


Рисунок 2.3 – Структура продовольчих поставок за системою ленд-лізу в СРСР протягом 1941-1945 рр.

Побудовано автором на основі джерела [35]

Основним постачальником продовольства були Сполучених Штатів Америки, проте частину зернових поставок взяла на себе і Канада, з якою 8 вересня 1942 року було укладено, так звану, «пшеничну» угоду про постачання зерна та муки на суму 10 млн канадських доларів, кредитна лінія за якими відкривалася канадським урядом терміном на 3 роки. Поставки за зазначеною угодою тривали до весни 1944 року та склали 182 тис. тон зерна та муки [144, с. 233-234].

Як бачимо із таблиці 2.30, за весь період середня частка продовольчого ленд-лізу становила, приблизно, п'яту частину від ваго-

вих обсягів перевезень – 20,7%. Причому найбільша частка припала на період дії II Протоколу – 33%, а найменша – на період дії, так званого, пре ленд-лізу – 2%. Основним маршрутом постачання продовольства був Тихоокеанський, на який припадає 56,6% у загальному обсязі поставок, відповідно частка Атлантичного становить 43,4%. Проте, слід відмітити, що під час дії III Протоколу лідируюче місце було у перевезень через Атлантику – 936,541 тис. тон, проти тихоокеанських 798,26 тис. тон.

Таблиця 2.30 – Поставки продовольства в розрізі напрямків та етапів (протоколів) ленд-лізу

| Етап ленд-лізу | Маршрут | | Всього, тис. тон | Питома вага у загальному обсязі поставок, % |
|--|-----------------------------|-----------------------|------------------|---|
| | Атлантичний океан, тис. тон | Тихий океан, тис. тон | | |
| Пре ленд-ліз (22.06.1941-30.09.1941) | 0,019 | 3,899 | 3,919 | 2 |
| I Протокол (01.10.1941-30.06.1942) | 129,999 | 175,038 | 305,037 | 22 |
| II Протокол (01.07.1942-30.06.1943) | 294,236 | 703,547 | 997,783 | 33 |
| III Протокол (01.07.1943-30.06.1944) | 936,541 | 798,26 | 1734,801 | 30 |
| IV Протокол (01.07.1944-12.05.1945) | 553,674 | 603,699 | 1157,373 | 21 |
| Війна з Японією (13.05.1945-02.09.1945) | 22,594 | 235,607 | 258,201 | 17 |
| Завершальний період (03.09.1945-20.09.1945) | 1,989 | 5,875 | 7864 | 20 |
| За весь період | 1939,052 | 2525,925 | 4464,978 | 20,7 |

Побудовано автором на основі джерела [55].

Пік продовольчих поставок припав на 1943 рік. Лише Полярним конвоєм JW-55B, що складався із 17 вантажних суден та 2 танкерів та прибув у Кольську затоку 30 грудня 1943 року в СРСР було доставлено 1825 тон хлібопродуктів, 2596 тон м'ясних консервів, 9621 тон жирів рослинного та тваринного походження, 1443 тони харчових концентратів [237].

Окрім власне продуктів харчування поставлявся і насіннєвий матеріал. На початку 1942 року із Ірану, в рахунок поставок за ленд-лізом, літаками було доставлено 9 тис. тон насіння, яке використовувалося під час посівних робіт на теренах Північного Казахстану та Південного Сибіру. А всього обсяги поставленого насіннєвого матеріалу (пшениці, кукурудзи, овочевих культур) становили 39,7 тис. тон, в тому числі – 2,3 тис. тон від американської неурядової організації «Американська допомога воюючій Росії». Частина транспортних засобів, в першу чергу вантажних автомобілів та тракторів, що надходила за системою ленд-лізу, активно використовувалася для механізації робіт в сільському господарстві при здійсненні посівної та жнивної кампаній.

Важко оцінити у соціальний, психологічний та гуманітарний аспект продовольчого ленд-лізу, адже завдяки йому було збережено життя мільйонів людей та знівелювано загрозу голоду на фронтах війни. Про критичну ситуацію у сфері постачання продуктами харчування в тилкових районах СРСР говорить той промовистий факт, що лише в першу військову зиму 1941-42 рр. в місті Архангельську померло близько 20 тис. осіб, або ж кожен десятий цивільний житель. Цей показник у 4 рази перевищував рівень природної смертності та дає підстави стверджувати, що від недоїдання та хвороб, що викликаються ним, померло близько 15 тис. людей.

Відзначаючи винятково важливе значення продовольчого ленд-лізу, М. Солонін наводить такі цифри – за роки війни до госпіталів потрапило 22 млн радянських поранених, за рахунок заокеанських поставок на кожного із них теоретично можна було витратити з метою оздоровлення 4,5 кг масла, 1,6 кг сиру, 3,3 кг сухого молока та 60 кг м'яса (без врахування тушонки) [177, с. 5].

За розрахунками російського дослідника М. Супруна поставки продуктів харчування за системою ленд-лізу забезпечили б потребу 10 мільйонної армії протягом 1600 днів (військові дії із 22 червня 1941 р. по 9 травня 1945 р. тривали 1418 днів) за умови щоденного раціону у 4 тисячі кілокалорій. Не можна не погодитись із думкою цього дослідника, який зазначив – «Відомо, що в роки минулої війни Радянський Союз лише від голоду втратив мільйони своїх громадян. А скільки мільйонів він втратив би ще, не існують продовольчого ленд-лізу? Допомога союзників у цьому відношенні не підлягає ніякому обрахунку – вона безцінна» [181, с. 53].

2.7 Поставки товарів оборонного та господарського значення

Так склалося в питаннях вивчення ленд-лізу, що переважна більшість дослідників зосереджує свою увагу на вивченні тих видів матеріально-технічного постачання, які, на перший погляд, суттєво вплинули на хід військових дій – озброєння, транспорту, продовольства тощо. При цьому, на другий та третій план виноситься вивчення інших видів товарів, які не дивлячись на відсутність військово-прикладного значення були не менш важливими для організації відсічі ворогу та забезпечували нагальні матеріальні потреби військовослужбовців (наприклад, у одязі та взутті), функціонування транспортних засобів, використовувалися для різного роду технологічних процесів. Усіх їх варто поділити на 4 основні групи поставок такого роду:

- каучук та технічні гумові вироби із нього;
- хімічні товари та речовини;
- шкіра та вироби із неї;
- прядильні матеріали, тканини та готові вироби із них.

Імпорт із США каучуку та технічних гумових виробів із нього мав чітко виражену автомобільну направленість. Потреба у каучуку була зафіксована у протоколі Московської конференції та оцінювалася радянською стороною у 6000 тон на місяць, а її забезпечення було покладено на Великобританію. Не дивлячись на те, що вартісна частка ленд-лізу у цій групі поставок склала 65,77% (151,21 із 229,9 млн дол США загального імпорту), за рахунок американських поставок забезпечувалося 100% надходжень гуми ремонтної, пластин технічних, рукавів гальмівних для автомобілів, ременів привідних і вентиляторних, ременів тексропних (для швейних машин), каблуків для ремонту взуття і гумових підметок (таблиця 2.31).

Таблиця 2.31 – Результати імпорту каучуку та технічних гумових виробів в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|-----------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Каучук та гумові вироби, тис. тон | 313,9 | 229,9 | - | 151,21 | - | 65,77 |

| | | | | | | |
|-------------------------------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|
| Автопокришки, тис. шт. | 3670,3 | 98,11 | 3657,6 | 97,65 | 99,65 | 99,53 |
| Автокамери, тис. шт. | 3694,9 | 8,23 | 3669,3 | 8,22 | 99,31 | 99,88 |
| Шланги різні, тис. футів | 12860 | 6,46 | 12783 | 6,41 | 99,40 | 99,23 |
| Гума ремонтна, тон | 1129 | 1,66 | 1129 | 1,66 | 100 | 100 |
| Пластина технічна, тис. тон | 2983 | 2,53 | 2983 | 2,53 | 100 | 100 |
| Рукава гальмівні, тис. шт. | 1160,6 | 0,71 | 1160,6 | 0,71 | 100 | 100 |
| Ремені привідні, тис. футів | 29351 | 11,59 | 29351 | 11,59 | 100 | 100 |
| Ремені тексропні, тис. шт. | 368,3 | 1,17 | 368,3 | 1,17 | 100 | 100 |
| Ремені вентиляторні, тис. шт. | 164,4 | 0,18 | 164,4 | 0,18 | 100 | 100 |
| Каблуки для чобіт, тис. пар | 1000 | 0,16 | 1000 | 0,16 | 100 | 100 |
| Підшови гумові, тис. пар | 3885 | 0,79 | 3885 | 0,79 | 100 | 100 |

**фут – міра довжини у англomовних країнах, що складає 0,3048 метра
Побудовано автором на основі джерела [35]*

Майже стовідсотково ленд-ліз забезпечив надходження автопокришок та автокамер. Перших надійшло 3657,6 тис. штук, а других 3669,3 тис. штук. Якщо врахувати, що на кінець війни увесь автопарк СРСР (на фронті і в тилу) складався із, близько 700 тисяч автомобілів, то на кожен із цих автомобілів припадало по 5,23 поставлених по ленд-лізу шин, тобто за рахунок американських поставок можна було «перевзути» увесь радянський автопарк разом із запасними колесами. Аналогічна ситуація склалася із автокамерами, які йшли на заміну, в силу різних обставин, пошкодженим.

Наявність автошин була критично важливою для внутрішньої логістики, адже основні перевезення і транспортування озброєнь у зоні бойових бій та у ближньому тилу радянськими військами здійснювалися із використання або гужового, або автомобільного транспорту. Враховуючи малу вантажопідйомність возів та їх повільний рух, на вантажні автомобілі лягав основний тягар підвозу. А за умов руху автомобілів неподалік від лінії фронту, найбільш уразливою їх частиною, для ворожих куль і осколків, ставали автомобільні колеса та камери. І союзники, і німці добре розуміли значення автомобіля на ходу, тому не дивно, що першими в СРСР було поставлено шинний завод компанії «Ford», який було змонтовано наприкінці війни у Москві, а другі зробили однією із цілей своєї бомбардувальної авіації далекої дії працюючий шинний завод у місті Ярославль.



Поставки по ленд-лізу автомобільних шин

Мало хто згадує у своїх дослідженнях поставки хімічних товарів та речовин, а дарма, оскільки їх застосування дуже широке – від виробництва алкоголю до створення пороху і вибухівки. Не дивно що і хімічні речовини знайшли своє місце в протоколі Московської конференції, згідно якої радянська сторона задекларувала потребу в поставках толуолу, фенолу, етиленгліколю, бромистого натрію, фосфору, дибутилфталату, диметиланіліну, дифініламіну, нітролакового коллоксиліну (таблиця 2.32).

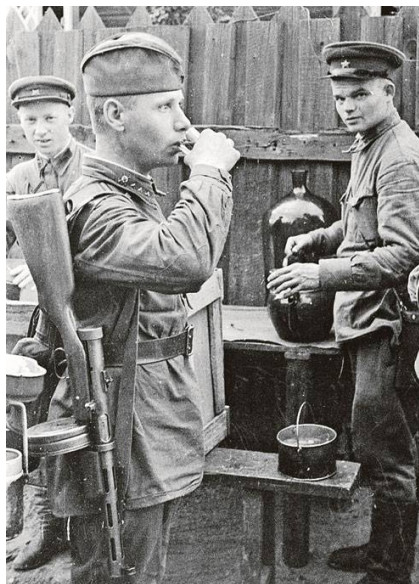
*Таблиця 2.32 – Ленд-ліз хімічної сировини
за Московським протоколом у 1941-42 роках*

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|--------------|-----------------------|---|
| 13. | Толуол | по 4000 тон на місяць | 1250 тон в місяць будуть надходити із США починаючи з листопада 1941 року. Можливість збільшення поставок буде вивчена. |
| 14. | Фенол | по 1500 тон на місяць | Питання повинно бути вивчене відповідними інстанціями у Лондоні і Вашингтоні |

| | | | |
|-----|-------------------------|----------------------|---|
| 15. | Етиленгліколь | по 120 тон на місяць | Питання повинно бути вивчене у Вашингтоні |
| 16. | Бромистий натрій | по 100 тон на місяць | Питання повинно бути вивчене у США |
| 17. | Фосфор | по 100 тон на місяць | Буде поставлено із США |
| 18. | Дибутилфталат | по 300 тон на місяць | Питання буде вивчено у Лондоні і Вашингтоні |
| 19. | Диметиланілін | по 300 тон на місяць | |
| 20. | Дефиніламін | по 300 тон на місяць | |
| 21. | Колоксилін нітролаковий | по 300 тон на місяць | |

Побудовано автором на основі джерела [172].

Обсяги поставлених в межах ленд-лізу товарів цієї групи становить 93,32% по кількості (884,4 із 947,7 тис. тон) і 94,03% по вартості (232,93 із 247,72 млн дол США) (таблиця 2.33). Найбільшу питому вагу у цих поставок відіграв спирт, якого по ленд лізу було отримано 105,83 тис. тон на суму 105,83 млн дол США, або, відповідно 99,63% та 97,41%.



*Видача «наркомівських»
100 грам горілки*

Використання спирт мав найширше – виробництво алкоголю (тут варто згадати 100 грам «наркомівських», які щоденно отримували військові, які брали участь у наступальних бойових діях або ж у святкові дні), вибухівки, запалювальної рідини (напалму), ліків, антисептиків, пластмас, синтетичного каучуку, гідравлічних і змащувальних рідин, в якості технічного розчинника та для промивки і протирання пристроїв і механізмів.

На другому та третьому місцях знаходяться поставки тринітротолуолу (129,7 тис. тон на суму 35,28 млн дол США) та

тритилу (102,0 тис. тон на суму 11,93 млн дол США), які відносяться до бризантних вибухових речовин, характерною ознакою яких є великий подрібнюючий вплив на об'єкт враження. Зазначена вибухівка використовується як у мирних цілях, наприклад, при підіривних роботах в кар'єрах, так і у військовій справі для спорядження артилерійських снарядів. Для розуміння загального обсягу поставок по ленд-лізу цієї вибухівки, варто навести приклад снаряду до 152-мм гаубиці МЛ-20, який споряджається 6 кілограмами такої вибухівки. Нескладні арифметичні підрахунки показують, що таким чином можна спорядити 38,6 млн снарядів цього калібру, використання яких на полі бою не може не дати результатів.

Каустична сода, або гідроксид натрію, по ленд-лізу було отримано 88,7 тис. тон на суму 4,11 млн дол США. Її використання пов'язується із виробництвом паперу, картону, штучних волокон, миючих засобів, виробництва машинних масел та покращення фізичних властивостей бавовни і шерсті в процесі виробництва тканин тощо.

Таблиця 2.33 – Результати імпорту хімічних товарів та речовин в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|---------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість, | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Хімічні товари, тис. тон, т.ч.: | 947,7 | 247,72 | 884,4 | 232,93 | 93,32 | 94,03 |
| Спирт, тис. тон | 353,0 | 108,64 | 351,7 | 105,83 | 99,63 | 97,41 |
| Тринітротолуол, тис. тон | 129,7 | 35,28 | 129,7 | 35,28 | 100 | 100 |
| Толуол, тис. тон | 104,4 | 12,25 | 102,0 | 11,93 | 97,70 | 97,39 |
| Сода каустична, тис. тон | 129,9 | 5,9 | 88,7 | 4,11 | 68,28 | 69,66 |
| Фенол, тис. тон | 35,4 | 8,99 | 35,2 | 8,90 | 99,44 | 98,99 |
| Метанол, тис. тон | 24,9 | 2,57 | 22,2 | 2,42 | 89,16 | 94,16 |
| Гліцерин, тис. тон | 19,5 | 5,67 | 19,5 | 5,67 | 100 | 100 |
| Етиленгліколь, тис. тон | 13,0 | 3,32 | 12,7 | 3,24 | 97,69 | 97,59 |
| Ацетон, тис. тон | 11,2 | 2,01 | 11,2 | 2,01 | 100 | 100 |
| Бутанол, тис. тон | 8,0 | 3,69 | 8,0 | 3,69 | 100 | 100 |
| Етилацетат, тис. тон | 5,7 | 1,58 | 5,7 | 1,58 | 100 | 100 |
| Етилова рідина, тис. тон | 5,5 | 3,78 | 5,5 | 3,78 | 100 | 100 |

| | | | | | | |
|-------------------------|-----|------|-----|------|-----|-----|
| Бутилацетат, тис. тон | 5,0 | 2,09 | 5,0 | 2,09 | 100 | 100 |
| Дибутилфталат, тис. тон | 4,8 | 2,21 | 4,8 | 2,21 | 100 | 100 |
| Коллоксилін, тис. тон | 4.3 | 2,87 | 4.3 | 2,87 | 100 | 100 |

Побудовано автором на основі джерела [35].

Для виробництва вибухових речовин, динаміту, бездимних порохів використовувався нітрогліцерин, який отримувався внаслідок хімічних реакцій між гліцерином та азотною і сірчаною кислотами. Ще одною сферою використання гліцерину була фармакологія, де його використовували для створення ліків від високого артеріального тиску. Гліцерину було отримано 19,5 тис. тон на суму 5,67 млн дол США, весь обсяг припав на поставки по ленд-лізу.

Враховуючи використання транспортних засобів та військової техніки за умов низьких температур, важливого значення набули поставки етиленгліколю, який був складовою частиною антифризу – рідини для охолодження двигуна, яка не замерзає за умов низьких температур і гальмівної рідини, що використовується в амортизаторах, гідроприводах та гальмівних гідросистемах. Всього по ленд-лізу було отримано 12,7 тис. тон цієї речовини вартістю 3,24 млн дол США.

Сферами застосування інших хімічних речовин, які надходили по системі ленд-лізу: фенол – нафтопереробка, виробництво нейлону і капрону, епоксидних і формальдегідних смол, лікарських препаратів і антисептиків; метанол – виробництво вибухівки, нафтопереробка, підвищення октанового числа бензинів, виробництво пластмас, гуми, фарби, клею, розчинників; ацетон – синтез інших хімічних речовин, створення вибухівки, лаків, лікарських препаратів; бутанол і бутилацетат – лакофарбна промисловість, промислові розчинники, синтез інших органічних речовин; етилова рідина і етилацетат – для підвищення октанового числа авіаційного бензину; дибутилфталат – виробництва пластмас, каучуку, епоксидних смол, розчинників; коллоксилін – лакофарбна промисловість і фармакологія. Іншими хімічними речовинами, що надходили по ленд-ліз, але вже у менших кількостях, були уротропін, центроліт, фурфурол, барвники, хромпik, етилендібромід, бромистий калій, бромистий натрій, металічний натрій тощо.

Народна мудрість говорить, що солдат повинен бути ситий, одягнений та взутий. І якщо питання забезпечення продовольством було нами розглянуто у одному з попередніх пунктів, то тепер прийшла черга взуття та одягу. Те, що поставки одягу, взуття і сировини для їх виготовлення були зараховані до одних із найбільш пріоритетних, стає зрозумілим із аналізу секретного протоколу до Московської конференції 1941 року, де цій групі поставок було відведено 4 позиції – шкіра для підметок, черевики армійські, армійське сукно та шерсть (таблиця 2.34).

Таблиця 2.34 – Ленд-ліз на забезпечення потреб у взутті та одязі за Московським протоколом у 1941-42 роках

| №з/п | Найменування | Заявка СРСР | Можливості союзників |
|------|--------------------|-----------------------------|---|
| 1. | Шкіра для підметок | по 1500 тон в місяць | США дозволили вже 3000 тон до вивозу. Може бути дозволено більше після розгляду у Вашингтоні. |
| 2. | Черевики армійські | по 400 тисяч пар в місяць | Величина щомісячних поставок буде уточнена у Лондоні і Вашингтоні. |
| 3. | Армійське сукно | по 1200000 метрів на місяць | |
| 4. | Шерсть | 2000 тон на місяць | Буде дозволено вивіз з Великобританії. |

Побудовано автором на основі джерела [172]

Про важливість поставок взуття в СРСР наголошував Едвард Стеттініус у своїх спогадах, присвячених ленд-лізу – «хоча чоботи, відправлені нами у Росію не відносяться до боєприпасів, вони теж зіграли особливу роль в укріпленні Червоної Армії... В Червоної Армії повинне бути взуття, яке б дозволило ходити по заметах, переносити надзвичайно холодну російську зиму, а також осінню та весняне розпуття... на російських просторах. Навіть при такій допомозі, важко забезпечити потреби Червоної Армії, яка зробила до нас запит чи не зможемо ми окрім стандартного взуття виготовляти для них «виглядні» чоботи – високі шкіряні чоботи, які мали б чудові водонепроникні властивості, та які століттями робилися в Росії ручним способом. Це було не легко, але ми знайшли людину, яка знала про це усе – колишнього керівника царської взуттєвої фабрики. Він взявся за роботу і машинне виробництво чобіт швидко налагодилося» [179, с. 206].



*Пошиття взуття солдатами
у армійській шевській майстерні*

фейній техніці. Цей шкірозамінник відразу використовувався для пошиття чобіт у армійських шевських майстернях, які займалися виготовленням і ремонтом солдатського взуття. Досить часто, шкіра йшла на пошиття нижньої частини чобіт, а верх, так звані, холяви, які прикривають гомілки, шилися із брезенту. Широко розповсюдженою була практика, за якої у захоплених німецьких полонених відразу забирали взуття – як для того, щоб унеможливити втечу, так і для того, щоб використовувати його для себе, за прямим призначенням.

Про вагомість питання взуття для військових говорить той факт, що на початку 1942 року Сталінську премію було присуджено групі інженерів-технологів заводу «Кожиміт» під керівництвом О. Хомутова та І. Плотнікова за революційні вдосконалення методів виробничої діяльності під час виготовлення заміників шкіри для виробництва армійських чобіт. Цей заміник добре відомий нам під назвою «кирзи». Саме кирза, як штучний композитний матеріал на основі багатощарової бавовняної тканини просоченої синтетичним

У спогадах радянських ветеранів, які стосуються питань речового забезпечення, часто можна знайти згадки про те, що своїх загиблих бійців та командирів доводилося хоронити у братських могилах роздягнутими і роззутими, оскільки їх одяг та взуття, після прання та ремонту, використовувалися для обмундирування новобранців. Зустрічаються згадки про те, що у запасних та тилових підрозділах військовослужбовці, через відсутність взуття, ходили у лаптях, а радянські солдати зрізали оббивку із сидінь на тро-

каучуком, на десятиліття стане символом радянської армії та дасть назву різновиду простої каші. Кирза використовувалися не лише для виготовлення чобіт для військових (до речі, нижня частина цього взуття, яка найбільше контактує із поверхнею і водою, робилася із юхти – вичиненої шкіри великої рогатої худоби), але й для ременів, портупей, патронних підсумків, ранців, планшеток тощо.

Як свідчить радянська статистика, протягом війни для потреб армії надійшло близько 64 мільйонів пар взуття. Причому, близько 15 мільйонів пар забезпечили поставки за системою ленд-лізу, а це становить близько 24% від загального обсягу.

Із таблиці 2.35 робимо висновок, що на 100% ленд-ліз забезпечив надходження ременів шкіряних армійських, яких було отримано 2,433 млн штук. Для військового ремінця – це не лише предмет амуніції і ознака приналежності до певної касти, але й засіб для розміщення озброєння (кобури для особистої зброї чи ножа), боєприпасів (підсумків для патронів), індивідуального майна (саперна лопатка і боклага на воду) чи документів (планшетки). На 89,72% ленд-лізом було забезпечено поставки шкіри, якої надійшло 41,27 тис. тон із 46,0 тис. тон ввезених протягом війни. Слід розуміти, що ці поставки шкіри теж були використані для виготовлення взуття чи одягу, необхідного для воюючої країни.

Таблиця 2.35 – Результати імпорту шкіряних виробів та взуття в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу,% | |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість, | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Шкіра та вироби із неї, взуття, в т.ч. | - | 153,64 | - | 119,7 | - | 77,91 |
| Шкіра, тис. тон | 46,0 | 50,97 | 41,27 | 46,3 | 89,72 | 90,84 |
| Взуття армійське, тис. пар | 17035 | 69,74 | 13291 | 54,68 | 78,02 | 78,41 |
| Взуття шкіряне, тис. пар | - | - | 1922 | 9,94 | - | - |
| Ремені шкіряні, армійські, тис. шт. | 2433 | 1,76 | 2433 | 1,76 | 100 | 100 |
| Предмети одягу шкіряні, тис. шт. | - | - | 190 | 5,56 | - | - |
| Ремені трансмісійні шкіряні, тис. шт. | 23 | 0,07 | 21 | 0,04 | 91,31 | 57,14 |

Побудовано автором на основі джерела [35].

По ленд-лізу було отримано 13,291 млн пар американського взуття, переважно черевиків фірм Corcoran та Light-Tread, які за належного догляду, могли служити до 10 років. Для розуміння – сучасна вартість пари такого взуття становить в діапазоні від 300 до 500 дол США. На кінець війни у лавах радянської армії та флоту нараховувалося до 11 млн військовослужбовців, тобто їх усіх – від маршала і до останнього рядового, можна було перевзути у взуття виробництва США. По взуттю ленд-лізівські поставки становили 78,02% за кількістю і 78,41% за вартістю від загального обсягу радянського імпорту. Окрім армійського взуття, було поставлено 1,922 млн пар шкіряного взуття, якому теж знайшлося використання в СРСР.

Ленд-ліз доставив у СРСР і 190 тисяч різних шкіряних предметів одягу на суму 5,56 млн дол США. Зазначений одяг був багатофункціональним, захищаючи як від непогоди та атмосферних опадів, так і від опіків радянських танкістів і льотчиків, у разі враження їх бойових машин, даючи їм шанс виграти кілька секунд для особистого порятунку чи гасіння пожежі.

Дуже популярними серед радянських військових стали шкіряні куртки американських пілотів. Їх поява у американських ВПС була обумовлена тим фактом, що перші літаки мали відкриту кабіну у якій пілот швидко діставав переохолодження, особливо під час польотів на великих висотах. А тому, було задіяно принцип «якщо не можна утеплити літак, то потрібно утеплити пілота». Для захисту його здоров'я, забезпечення зручності і безпеки польоту було розроблено спеціальну куртку із овечої або бичачої шкіри, на хутряній підкладці, із високим коміром, ременем та теплим капюшоном, яка отримала назву «flight jacket» – куртка пілота, або «bomber jacket» – куртка пілота висотного бомбардувальника. Розробником першої куртки для льотчиків став пілот та конструктор оригінальної моделі парашута Леслі Ірвін, який у 1926 році запропонував льотчикам ідею оригінальної куртки виготовленої із кінської шкіри та утепленої стриженою овечою вовною, яка отримала назву Cockpit Irvin Flight Jacket. Першими оцінили всі вигоди цієї форми для польотів льотчики британських військово-повітряних сил, а згодом цю моду перехопили і американські пілоти.

В радянській армії це був престижний елемент одягу, який любили носити не лише військові льотчики, але й військовослужбовці інших родів військ. Не цуралися її і представники радянського генералітету.



*Радянські танкісти - генерал-майор Манжурін М.Л. (перший)
та генерал-лейтенант Обухов В.Т. (третій)
в американських шкіряних куртках типу «bomber jacket».
Генерал-майор Кремер С.Д (другий) – у шкіряному плащі*

Окрім шкіряних курток, якими комплектувалися американські літаки, що надходили за ленд-лізом, Радянським Союзом було отримано 33,5 тис. суконних курток. Цифра ніби не вражає, але їх цілком достатньо щоб забезпечити 4 радянських повітряно-десантних дивізій, або 10 механізованих бригад. Окрім курток помітне місце займає постачання білизни, якої було доставлено 4,159 млн комплектів. Враховуючи тогочасну армійську моду, можна твердо вважати що цією білизною було щось типу кальсонів.

Говорячи про речове забезпечення військовослужбовців слід особливо зупинитися і на питаннях їх обмундирування, яке в умовах війни виконувало не лише захисну функцію, оберігаючи солдат від зміни температури, але й допомагало ідентифікувати військових за принципом «свій-чужий» та засвідчувало приналежність людини до певної соціальної групи. Доречно згадати, що основною причиною поразки німецьких військ під Москвою називалася їх неготовність до ведення бойових дій за умов низьких температур. І в першу чергу це відобразилося на недостатньому забезпеченні теплим одягом штурмових підрозділів Вермахту, які у 30-40 градусні

морози були змушені вести бойові дії у осінньому обмундируванні, яке за всіма статтями програвало радянським зимовим одностроєм.

Проте, якщо на початку війни, СРСР ще міг оперувати запасами обмундирування яке знаходилося на складах, то різке збільшення кількості військових та зменшення виробничих можливостей суттєво вплинули на інтендантське забезпечення армії. А це, у свою чергу, обумовило потребу у поставках обмундирування та тканин від союзників. До речі, цей висновок підтверджується і ветеранськими мемуарами, у яких пригадується, що десь починаючи із 1943 року, радянська армія почала активно використовувати обмундирування, пошите із імпоротної тканини, яка відрізнялася кольором. До прикладу, радянські шинелі були сірого кольору, а бійці отримували цей предмет обмундирування зеленого кольору, із американської тканини.

Із таблиці 2.36 можна зробити висновок, що ленд-ліз забезпечив 93,2% усіх поставок армійського сукна (55,55 млн ярдів із 59,6 млн ярдів імпортованого); 97,93% поставок бавовняної тканини (102,23



Ремінь та черевики поставлені по ленд-лізу, гімнастерка пошита з тканини із США

млн ярдів із 104,39 млн ярдів завезеної). Американський дослідник ленд-лізу Роберт Джонс оцінює поставки тканини в СРСР за системою ленд-лізу у пошитих 34,5 мільйонів комплектів обмундирування із бавовняної тканини та 20 мільйонів комплектів шерстяної тканини [55, с. 126]. Тобто, в такому разі, на кожного радянського військовослужбовця, який перебував на службі в армії у 1945 році припало б 5 комплектів військової форми. А враховуючи той факт, що за роки війни до лав

Радянської армії було призвано близько 35 мільйонів осіб, то на одного військовослужбовця припадатиме 1,6 комплекта обмундирування, пошитого із тканини, отриманої за ленд-лізом.

Таблиця 2.36 – Результати імпорту прядильних матеріалів, тканин та готових виробів із них в СРСР у 1941-45 роках

| Найменування товарів | Загальний імпорт | | В т. ч., ленд-ліз | | Питома вага ленд лізу, % | |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| | кількість | вартість, млн дол | кількість, | вартість, млн дол | по кількості | по вартості |
| Прядильні матеріали, тканини та готові вироби | - | - | - | 294,07 | - | - |
| Сукно армійське, тис. ярдів* | 59600 | 193,94 | 55550 | 185,88 | 93,20 | 95,84 |
| Брезентова тканина, тис. ярдів | 14700 | 14,77 | 12544 | 13,64 | 85,33 | 92,35 |
| Бавовняна тканина, тис. ярдів | 104395 | 44,45 | 102239 | 41,4 | 97,93 | 93,14 |
| Тасьма, тис. ярдів | 56100 | 8,74 | 54585 | 8,54 | 97,29 | 97,71 |
| Нитки швейні | - | 4,53 | - | 4,53 | - | 100 |
| Хутро «Альпака», тис. ярдів | 892,8 | 3,49 | 892,8 | 3,49 | 100 | 100 |
| Костюми з «Альпаки», тис. комплектів | 199,1 | 6,3 | 199,1 | 6,3 | 100 | 100 |
| Одягла шерстяні, тис. штук | 1504 | 7,46 | 1504 | 7,46 | 100 | 100 |
| Куртки суконні, тис. штук | 33,52 | 0,12 | 33,52 | 0,12 | 100 | 100 |
| Костюми бавовняні, тис. штук | 545,6 | 0,81 | 545,6 | 0,81 | 100 | 100 |
| Білизна, тис. штук | 4159 | 3,66 | 4159 | 3,66 | 100 | 100 |
| Палатки, тис. штук | 7,3 | 5,59 | 7,3 | 5,59 | 100 | 100 |
| Плащі прорезинені, тис. штук | 94,2 | 0,46 | 94,2 | 0,46 | 100 | 100 |
| Комбінезони, тис. штук | 294 | 0,63 | 184 | 0,26 | 62,58 | 41,27 |
| Канати, тис. тон | 25,3 | 7,41 | 4,8 | 1,7 | 18,97 | 22,94 |
| Сітки рибальські, тон | 1195 | 2,47 | 1195 | 2,47 | 100 | 100 |
| Пожежні шланги, тис. ярдів | 66,7 | 0,155 | 66,7 | 0,155 | 100 | 100 |

**ярд – міра довжини у англійських країнах, що складає 0,9144 метра
Побудовано автором на основі джерела [35].*

Поставки брезенту із якого виготовлявся не лише одяг, наприклад плащ-палатки для захисту від непогоди, але й тенти для вантажних автомобілів, захисні чохли для танків і артилерійських

систем, намети, взуття, ручні ноші для евакуації поранених тощо становили 85,33% у загальному обсязі поставок (12,54 млн ярдів із 14,7 млн ярдів поставленого).

Для пошиття зимового одягу дуже добре підійшла шерстяна тканина із вовни альпаки – тварин, яких розводять в Андах та шерсть яких дуже ціниться знавцями. Надходження цієї тканини у кількості 892 тис. ярдів на суму 3,49 млн дол США повністю були забезпечені за рахунок ленд-лізу. Окрім самої тканини СРСР отримав і 199,1 тис. комплектів одягу, пошитого із цього матеріалу.

Тканина використовувалася не лише для пошиття одягу. До черевиків, які в якості основного виду взуття у радянській армії використовувалися до 1944 року, в обов'язковому порядку видавалися обмотки, кожна з яких представляла собою рулон тканини довжиною до 3 метрів та шириною у 10-15 сантиметрів. На нозі вони кріпилися за допомогою спеціальної тасьми, довжина якої становила, як мінімум, 70 сантиметрів. Як бачимо, такої тасьми за ленд-лізом було отримано 97,29% від загального обсягу поставок (54,58 із 56,1 млн ярдів).



*Ноги військовослужбовця
у обмотках*

Літні обмотки виготовлялися із льняного або бавовняного полотна, а зимові – із шерстяного. Такий вид взування особового складу не був чимось унікальним, його використовували армії усіх воюючих сторін у ході II Світової війни. Черевики з обмотками особливо добре підходили для піхотних частин, які здійснювали великі піші переходи. Були вони легшими та більш гігієнічними ніж чоботи, оскільки нога менше пріла під час фізичних навантажень, під них не потрапляв сніг взимку, а тому нога довше залишалася сухою.

В СРСР надійшло 294 тис. комбінезонів, із яких на ленд-ліз припало 184 тисяч, або 62,5% від загальної кількості. Невідомо для військовослужбовців якого роду військ вони призначалися, але, якщо уявити що для танкістів, то взявши середню чисельність танкового

екіпажу у 4 людини отримаємо, що у такі комбінезони можна одягнути 46 тисяч танкових екіпажів. При цьому, за всю війну було виготовлено 86,1 тис. танків різних типів, тобто в комбінезони можна було одягнути екіпажі більш ніж 50% від отриманих армією танків. Але слід розуміти, що комбінезони могли використовували і льотчики, і їх аеродромний персонал, і розвідники, і повітряні десантники.

З категорії «Прядильні матеріали, тканини та готові вироби» за рахунок ленд-лізу на 100% було забезпечено поставки ниток на гігантську суму у 4,53 млн дол США; одіяла шерстяні (1,504 млн штук на суму 7,46 млн дол США); костюми бавовняні (545,6 тис. штук на суму 0,81 млн дол США); палатки (7,3 тис. штук на суму 5,59 млн дол США); плащі прорезинені (94,2 тис. штук на суму 0,46 млн дол США); канати (25,3 тис. тон на суму 7,41 млн дол США); сітки рибальські (1,195 тис. тон на суму 2,47 млн дол США); пожежні шланги (66,7 тис. ярдів на суму 0,155 млн дол США).

РОЗДІЛ III. ДОМІНАНТИ ЛОГІСТИКИ

3.1 Північні конвої в системі ленд-лізу

Ленд-ліз через північні порти Радянського Союзу – героїчна сторінка в історії II Світової війни, зразок плідної військово-економічної співпраці союзників у справі боротьби із спільним ворогом. Завдяки Північним (Полярним, Арктичним) конвоям вдалося втримати ситуацію на радянсько-німецькому фронті в перший рік війни, а згодом – і переломити на користь держав Антигітлерівської коаліції. Кожен літак, танк, автомобіль доправлений союзниками в СРСР на початку війни через порти Мурманська та Архангельська був на ціну золота.

Вже у перший день нападу Німеччини на СРСР уряд Великобританії, керуючись принципом «ворог мого ворога – мій друг», запропонував усіляке сприяння в боротьбі із спільним ворогом. 26 червня 1941 року в Москву прибула британська військово-економічна місія для проведення переговорів щодо організації спільної діяльності. Експерти дійшли до висновку, що найбільш відчутного удару по ворогу можна буде завдати спільними військовими операціями в Арктиці, які, по-перше, нанесуть шкоду ворогові, а по-друге, створять умови для організації військового постачання через північні порти СРСР.

Перевагами північного шляху ленд-лізу стали:

- відносно невелика відстань від зони формування конвоїв у портах Великобританії та Ісландії до портів радянської Півночі, яка дозволяла здійснювати поставки за 10-12 днів;
- умови полярної ночі суттєво утруднювали німецьким авіації та флоту виявлення військових транспортів;
- відносна близькість портів призначення до театру військових дій та промислових районів Радянського Союзу;
- на користь використання саме цього маршруту впливала відсутність, на той момент, інших шляхів здійснення ленд-лізу (Іранський та Далекосхідний маршрути почнуть більш-менш надійно та ритмічно функціонувати у 1942 році).

Проте існували і суттєві недоліки маршруту, до яких слід віднести:

- перевезення вантажів за ленд-лізом здійснювалося вздовж берегів окупованої німцями Норвегії, а отже перебувало в зоні дії німецьких військових кораблів, підводних човнів та авіації;

– важкі погодні умови, часті шторми, обледеніння сприяли швидкому зносу, або ж виходу із ладу як військових кораблів, так і вантажних суден;

– в умовах полярного дня значно полегшувалося виявлення конвоїв або ж окремих транспортів ворогом;

– північні порти були розміщені в зоні досяжності фронтової авіації (Мурманськ) та авіації далекої дії (Архангельськ) ворога;

– можливість виведення із ладу ворогом залізничної інфраструктури на Кіровській залізниці та на залізничній ділянці Архангельськ-Вологда шляхом дій авіації та диверсійних груп ворога;

– необхідність розбудови портової інфраструктури в місцях розвантаження суден – проведення днопоглиблювальних робіт, збільшення причального фронту, перебудова існуючих причалів під потреби океанічних суден, реконструкція під'їзних шляхів, побудова нового порту в гирлі Північної Двіни, забезпечення портовими механізмами, кранами, вантажниками;

– Біле море та Північна Двіна, на якій розташовувався Архангельський порт, протягом року на 6-7 місяців вкривалися льодовим покривом, що суттєво нівелювало його значення в холодний період та вимагало використання криголамної техніки.

Не дивлячись на те що на території Радянської Півночі на початок II Світової війни нараховувалося 99 портів, приписних пунктів та становищ, основну роль як у мирний час, так і у час військового лихоліття, відігравали Мурманськ та Архангельськ [209, с.226].



Мурманський торговий порт у 1940 році

Мурманськ – місто за Полярним колом, розміщене на східному узбережжі незамерзаючої Кольської затоки Баренцового моря. Було засноване у 1915 році, під час I Світової війни, для можливості безперебійного отримання військових вантажів Росією від союзників по Антанті (військово-політичний блок Росії, Франції та Великобританії, створений як противага «Троїстому союзу» Німеччини, Австро-Угорщини та Італії). Для цього у Мурманську було побудовано порт, який із «Великою землею» з'єднала залізниця Петрозаводськ – Мурманськ.

Мурманський торгівельний порт – це 5 самостійних районів, розміщених на узбережжі Кольської затоки на протязі 10 кілометрів та на значній віддалі один від одного. Перевагами та недоліками Мурманського порту, як це не парадоксально, було його місце розташування. Позитивними сторонами були незамерзаюча та добре захищена від морських хвиль портова акваторія, глибини якої дозволяли приймати океанські судна із великою осадкою. Негативом виступала близькість до кордону (близько 80 кілометрів), віддаленість від промислових районів країни, необхідність транспортування вантажів Кіровською залізною дорогою, більш ніж 1000 км якої проходила у безпосередній близькості від кордону із Фінляндією. Окрім того, портова інфраструктура залишала бажати кращого – на початок війни порт мав 4 портальних, 6 залізничних, 2 автомобільних та 2 плавучих крани.

За спогадами І.Д. Папаніна, який з інспекторською перевіркою осінню 1941 року відвідав Мурманськ, порт на той час був не функціональний, портові механізми демонтовані та вивезені до Архангельська, залишався один плавучий та кілька парових кранів, залізнична сітка в порту була розвинена слабо, причали вимагали капітального ремонту, були відсутні житлові та адміністративно-господарські приміщення, не було запасів продовольства, одягу, будівельних матеріалів [129, с. 236]. На початку війни іноземні моряки теж відмічали відсутність вантажних кранів великої потужності (більше 10 тон), які б могли вивантажувати великовагові вантажі, наприклад танки, для таких цілей спеціально надсилався плавучий кран. Іноземці-очевидці відмічали відсутність загальної організації робіт, абсолютне небажання працювати в команді. Відсутність достатньої кількості пірсів для прийому транспортів обумовлювали

необхідність дрейфу вантажних суден між Васнгою та Мурманськом [229, с. 49]. Не дивно, що за таких умов, на розвантаження одного морського транспорту тратилося від 10 до 18 днів.



Розвантаження судна з англійськими танками «Matilda»

Питання організації поставок через Мурманськ було вирішено на засіданні Державного Комітету Оборони. З метою відновлення роботи порту було вирішено передати частину ресурсів (в першу чергу – людей та механізмів) із Архангельського порту, із запасних військових частин було виділено близько тисячі осіб, які володіли робітничими спеціальностями трактористів, столярів, шоферів, механіків, такелажників. Наркомат оборони провів мобілізацію у Рязанській та Тульській областях 2000 військовозобов'язаних старшого віку, придатних для фізичної праці, із місцевого населення до роботи в порту було залучено ще 1500 осіб. За короткий період часу було реконструйовано старі портові причали та побудовано 1300 метрів нових, «перешито» залізничну колію так, щоб вантаж із суден можна було розвантажувати прямо на залізничні платформи, всередині порту було прокладено 8,5 км. залізничних шляхів. Побудовано спеціальні естакади та тупики для розвантаження великогазових вантажів, новий водогін та спеціальний причал для прийому

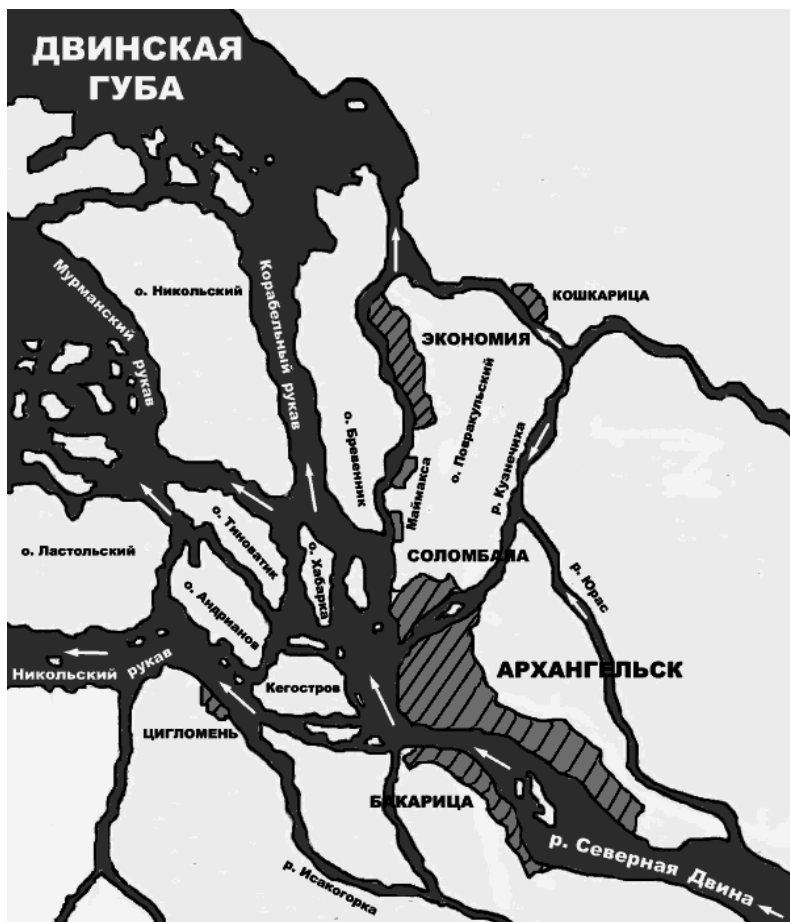
пального і вибухових речовин. Проблему забезпечення порталними кранами було вирішено за рахунок їх передачі із Архангельська, промислових підприємств регіону та поставками за ленд-лізом.

Вразливим місцем Мурманського порту була його залежність від залізничного сполучення, адже вихід фінських військ у вересні 1941 року на ділянки Кіровської залізниці Лодейне поле-Свір'я та Петрозаводськ-Масельська «перерізав» залізничне сполучення Кольського півострова із Москвою і Ленінградом. Це обумовило необхідність побудови уздовж малообжитого заболоченого південного узбережжя Білого моря об'їзної залізничної гілки Біломорськ-Обозерська довжиною у 357 км, яка з'єднала Мурманськ і Архангельськ. До будівництва, яке закінчилося на початку 1942 року, було залучено частини залізничних військ, місцеве населення та в'язнів багаточисельних таборів ГУЛАГу. Нова гілка надійно забезпечувала доставку ленд-лізівських вантажів з Мурманська та постачання військ Карельського фронту і Північного флоту [81, с. 205].

Із Архангельським портом ситуація була діаметрально протилежною. Він розміщувався набагато ближче до промислових районів та набагато далше від театру військових дій, але відносився до категорії замерзаючих – розміщувався у глибині дельти Північної Двіни, яка, в період холодів, на тривалий час покривалася міцним прісноводним льодом. Окрім того, річкова дельта, за рахунок швидкої течії, швидко замулювалася піщаними наносами, що вимагало проведення періодичних днопоглиблюваних робіт (за роки війни земснарядами «Водпути» із dna річки та Двінської затоки було вибрано 4,2 млн м³ ґрунту).

Особливістю Архангельського порту став його розмір та віддаленість між собою окремих районів, що вимагало розбудови внутрішньопортової транспортної інфраструктури. Порт був розподілений Північною Двіною на 2 великі частини: лівобережну, де знаходилися райони Бакаріца та Лівий берег і правобережну (більшу за площею), яка включала в себе райони Правий берег, Мосеев острів, Економія. Значним недоліком Архангельського порту було те що він не міг приймати суден із великою осадкою і забезпечити розвантаження великовагових вантажів (паротягів, танків); було відсутнім залізничне сполучення із правобережною його частиною; під'їзди для автогужового транспорту обладнувалися, переважно,

дерев'яним дощатим покриттям. Важливий автономний район Архангельського порту знаходився у місті Молотовську (тепер – Северодвінськ), на березі Двінської затоки. У ньому знаходилося кілька причалів, які перебували у розпорядженні НКВС та недобудованого суднобудівельного заводу. В 1942 році Молотовський порт, який дозволяв приймати морські транспорти із осадкою у 28 футів (приблизно 8,5 метрів), було передано до складу Архангельського порту, який став складатися із 3 розкиданих на значній відстані один від одного районів.



Карта Архангельського морського порту

До війни у порту Бакаріца було 20 причалів загальною довжиною у 1008 метрів, які використовувалися для перевалки вантажів з невеликою вагою, в основному продовольства та будівельних матеріалів. Порт Економія мав використовувався для експорту деревини та мав 9 причалів загальною довжиною 1069 метрів. Сумарна довжина 3 причалів у Молотовську становила 617 метрів, а їхнє використання полягало у бункеровці кораблів, перевалки будівельних матеріалів та обслуговування суднобудівного заводу [118, с. 62]. Технічний стан причалів, залізничних колій та засобів механізації був вкрай незадовільний. Станом на 01.01.1941 року у розпорядженні порту знаходилися 1 порталний, 1 залізничний, 2 гусеничних, 2 стаціонарних електрокрани; 14 тельферних кранів; 1 плавучий, 14 стаціонарних транспортерів; 25 пересувних норій; 3 акумуляторних візки [231, с. 14]. На території порту знаходився 51 критий склад загальною площею 13,3 тис м² і 4 навіси площею 1,3 тис м². Порт міг одночасно приймати не більше п'яти суден з осадкою до 18 футів, причому тільки в районі Бакаріци [129, с. 207]. Таким чином, порт не був пристосований для обробки великих об'ємів вантажів, які б доставлялися морськими караванами із Великобританії та США, потребував суттєвої реконструкції та кваліфікованих кадрів з досвідом організації навантажувально-розвантажувальних робіт.

Осіною 1941 року у цьому районі, як на той час найбільш перспективному, було прокладено 2 залізничні колії, причому одна із них була розміщена у зоні досяжності вантажних судових стріл, що дозволяло розвантажувати судна безпосередньо на залізничні платформи. В 1942 році за рахунок проведення днопоглиблювальних робіт осадку суден було збільшено на 5 футів – до 23. В районі Економія, фактично «з нуля», було побудовано та оснащено необхідними механізмами портовий район із шістьма причалами, які дозволяли приймати судна з осадкою до 24 футів.

9 листопада 1941 року ДКО прийняв постанову № ГКО-875сс «Об Архангельском порте» якою було визначено комплекс заходів, направлених на розбудову та вдосконалення діяльності портової інфраструктури, які мали на меті пришвидшення переробки вантажів, що надходили за системою ленд-лізу [149]. В рамках цієї постанови військово-морські сили зобов'язувалися невідкладно пе-

редати Архангельському торговому порту 2 криголами, 7 буксирів, 4 залізні баржі та 1 плавучий кран вантажопідйомністю в 35 тон. Із Московського річкового порту невідкладно передавалося 2 крани вантажопідйомністю по 7 тон, а залізничники зобов'язувалися надати 6 залізничних кранів: по одному вантажопідйомністю у 45 і 18 тонн, 2 крани-деріки по 130 тон та 2 крани на 6,5 тон.

На потреби порту передавалося 70 вітчизняних вантажних автомашин марки «ЗІС» та 130 вантажівок американського виробництва; із машинно-тракторних станцій Архангельської області мобілізувалося 10 тракторів. Передбачалося будівництво залізничної гілки від порту Економія до важливої сортувальної станції Ісакогорки. Для покриття потреб порту в робочій силі командуючому Архангельським військовим округом було наказано демобілізувати із запасних частин та трудових батальйонів 3000 осіб, які за станом свого здоров'я були придатні працювати портовими вантажниками та надати їм «бронь» від мобілізації. Будівництво № 203 зобов'язувалося надати вантажників із вільнонайманих осіб для розвантаження іноземних пароплавів у порту Молотовська.



*Уповноважений ДКО
Папанін І.Д.*

Координацію діяльності усіх органів влади в Архангельську по успішному проведенню суден з іноземними вантажами, їх своєчасному розвантаженню в порту та подальшому відвантаженню по залізниці за місцем призначення було покладено на Уповноваженого ДКО І. Д. Папаніна.

Для забезпечення будівництва трудовими ресурсами Народним комісаріатом оборони на території Вологодської та Костромської областей було мобілізовано чоловіків 50 річного віку та направлено на будівництво Архангельського порту. З метою забезпечення розбудови

Архангельського порту фахівцями-будівельниками, Військова рада Карельського фронту передала йому Головний ремонтно-відновлю-

вальний поїзд № 20 (ГОРЕМ-20). ГОРЕМ-20 було сформовано на Томській залізничній дорозі та перебазовано для обслуговування Кіровської залізниці, де він будував залізничні ділянки та мости. В Архангельську основним його завданням стало «включення» правобережних районів порту до загальної залізничної системи. Для цього, в умовах тундри, було прокладено залізничну гілку Економія-Жаровиха протяжністю 43 кілометри, із шістьма роз'їздами та шістьма мостами. Для переміщення вантажів через Північну Двіну взимку 1941-1942 років по річковому льоду було прокладено залізничну колію.

Цікавий факт – Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 листопада 1943 року командиру ГОРЕМ-20, директору-полковнику Абраменку Г.Я. (уродженцю м. Києва) «за високі заслуги в забезпеченні перевезень для фронту і народного господарства та видатні досягнення у відновленні залізничного господарства у важких умовах військового часу» було присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці.

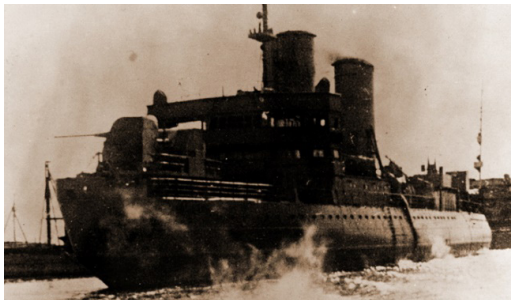


Плавучий кран «Empire Bard»

В першій половині 1942 року, у складі караванів PQ-15 і PQ-16, прибули плавучі крани «Empire Bard» та «Empire Elgar», які надали велику допомогу в опрацюванні особливо важких вантажів, адже кожен із них був оснащений 2 вантажними стрілами вантажопідйомністю по 50 тон, 4 вантажними стрілами вантажопідйомністю

по 15 тон та 4 вантажними стрілами вантажопідйомністю по 5 тон. Прихід цих суден суттєво спростив та пришвидшив розвантаження танків та паровозів.

В холодну пору року основне транспортне навантаження припадало на портовий район в місті Молотовську (тепер – Северодвінськ), який знаходився на узбережжі Білого моря. Вже влітку 1942 року тут, під керівництвом Цесарського С.Г., який мав великий досвід побудови портів в умовах Півночі, було облаштовано 6 нових причалів до яких було прокладено залізничні колії, побудовано водопровід, склади, складські майданчики, службові та господарські споруди. Часткове розвантаження океанічних транспортів типу «Liberty» в порту Молотовська дозволяло зменшувати їх осадку для подальшого проходження Північною Двіною до районів Бакаріца та Економія.



Криголам «Ленин»

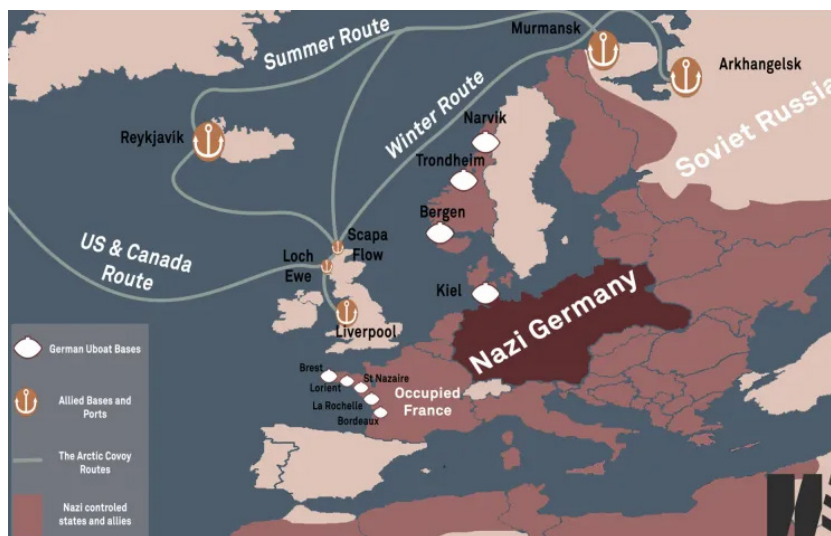
З метою проведення караванів в умовах важкої льодової обстановки у жовтні 1941 року у складі Біломорської флотилії було створено криголамний загін, який у 1942 році було реформовано в Управління біломорськими криголамами операціями

[148]. В підпорядкування Управління було передано від Главсевморпуті криголами «Ленин», «Красин», «Микоян», «Каганович», криголамні пароплави «Седов» і «Монткальм», від Наркомату військово-морського флоту криголам «Литке» і криголамний пароплав «Мурман», від Наркомату морського флоту портові криголами № 6 і № 8. Для здійснення льодової розвідки Управлінню із складу Главсевморпуті було підпорядковано авіаційну групу.

Відповідальність за організації та безпосередню охорону конвоїв, які прямували в СРСР, було покладено на британське Адміралтейство, яке вже мало досвід подібних операцій під час I Світової війни. Ще однією причиною такого рішення стала низька боєздатність радянського Північного флоту який, на той час, був

найслабший із військово-морських формувань Радянського Союзу та нараховував у своєму складі 15 підводних човнів, 8 есмінців, 7 сторожових кораблів (фактично – мобілізовані на період війни цивільні судна), 116 військових літаків різних типів.

Основними відправними точками Арктичних конвоїв були: у 1941 році – Хваль-фіорд в Ісландії (6 конвоїв) та Скапа-Флоу на Оркнейських островах (1 конвой); у 1942 році – Хваль-фіорд (5 конвоїв), Лох-Ю в Шотландії (3 конвої), Рейк'явік в Ісландії (5 конвоїв); у 1943 році – 7 конвоїв прийшли із Лох-Ю; у 1944 році – 8 конвоїв із Лох-Ю; в 1945 році – 4 конвої прибули із Клайда (Шотландія) та 1 із Лох-Ю. При включенні вантажних кораблів до складу одного конвою увага зверталася на 2 основних фактора – місце призначення вантажу і швидкість ходу судна, оскільки швидкість ходу конвою визначалася швидкістю ходу найповільнішого транспорту. З метою пришвидшення ходу вантажного судна його могли і не довантажувати на 20-30%.



Маршрути руху Північних конвоїв у 1941-1945 роках

Межі зони відповідальності між британським та радянськими флотами проходила в Баренцовому морі по 20 меридіану східної довготи. В обов'язки авіації радянського Північного флоту, ще до

виходу каравану, входило проведення льодової розвідки та інформування про її результати союзників, які виходячи із отриманої інформації прокладали найбільш оптимальний маршрут руху. У свою чергу командування Північного флоту інформувалося союзниками про вихід каравану, його склад, організацію руху, конвойні сили та орієнтовну дату прибуття в порти призначення. На основі цих даних штаб Північного флоту сплановував організацію конвоювання у своїй зоні відповідальності.

Конвої рухались вузькою смугою шириною у 180-200 морських миль між краєм арктичного льоду та узбережжям окупованої Норвегії. У літній період конвої проходили північніше – між Шпіцбергеном та островом Медвежим, у несприятливий зимовий – вимушені були спускатися південніше та проходити між островом Медвежим і норвезьким узбережжям.

При організації конвоювання британський флот використав свій досвід, накопичений у 1940-41 роках при проведенні вантажних суден через Атлантичний океан із США. Під час свого руху торгові судна та військові кораблі займали відведені їм місця у визначеному похідному порядку – ордері, який являв собою кілька коротких кильватерних колон (вантажні судна йдуть по одній лінії одне за одним). Така організація руху утруднювала дії ворожих підводних човнів та авіації.



Північний конвой PQ-18 прямує в СРСР, вересень 1942 року

Бойові кораблі розподілялися на 2 групи: група безпосередньо охорони та ударне угруповання. До першої групи входили, пере-

важно, кораблі протиповітряної та протичовнової оборони, основне призначення яких полягало у відбитті повітряних атак та виявлення і знищення підводних човнів ворога. До складу ударного угруповання входили есмінці, крейсери, в окремих випадках – лінкори та конвойні авіаносці. Ударне угруповання рухалося попереду конвою, на відстані кількох сотень миль, його основним завданням був захист транспортів від нападу великих надводних сил ворога. Окрім того, угруповання вело розвідку маршруту, виявляло мінні поля, протидіяло підводним човнам на дальніх підступах до каравану.



Мінний загороджувач британських ВМС «Adventure»

Для управління вантажними суднами конвою із найбільш досвідчених суднових капітанів торгового флоту призначався старший начальник, якому тимчасово, на час переходу, присвоювалося звання комодора (проміжне між капітаном 1 рангу та контр-адміралом). Кораблями групи безпосередньої охорони командував військовий офіцер, звання якого, для уникнення у конвої двовладдя, не перевищувало капітана 1 рангу. Перед виходом кораблів у море здійснювався інструктаж капітанів вантажних суден та старших радистів усіх транспортів. Під час інструктажу доводилися загальні вказівки щодо руху каравану: місце кожного транспорту у строю, дистанція між транспортами і колонами, швидкість на переході, порядок виходу суден із порту, позивні та опізнавальні сигнали, наголошувалося на необхідності затемнення та дотримання режиму радіомовчання.

Із метою вивчення маршруту руху майбутніх конвоїв наприкінці липня 1941 року до Архангельська із вантажем глибинних бомб і морських мін прибув мінний загороджувач британських військово-морських сил «Adventure».

Перший конвой із Великобританії, який отримав назву «Dervish», у складі 6 вантажних суден «Alchiba» «Esneh», «Lancastrian Prince», «Llanstephan Castle», «New Westminster City» «Trehata») і танкера «Aldersdale», вирушив до СРСР 21 серпня 1941 року. На борту кораблів знаходилось 10 тис. тон каучуку, 10 тис. тон зерна, 3800 глибинних бомб та магнітних мін, 1,5 тис. тон форменого взуття, олово, шерсть, глибинні бомби та морські міни, 15 винищувачів «Hawker Hurricane» у розібраному вигляді, автомобілі, пальне.



Прибуття суден першого океанського конвою «Dervish» у порт Архангельська 31 серпня 1941 року

В охороні конвою були задіяні важкі крейсери «Devonshire» і «Suffolk», океанські тральщики «Halcyon», «Salamander» «Harrier», есмінці «Electra», «Active» «Impulsive», кораблі протичовнової оборони (озброєні риболовецькі траулери) «Hamlet», «Macbeth» «Orhelia» та авіаносець «Victorious». В районі мису Канін Ніс в охорону конвою вступили радянські есмінці Північного флоту «Грозный», «Урицкий», «Куйбышев». Окрім того, до складу конвойної групи у якості авіатранспорту входив і авіаносець «Argus», який доставив в СРСР на своєму облавку 24 літаки «Hawker

Hurricane», а на транспортних суднах конвою перебувало більше 500 британських військовослужбовці – пілоти і наземний персонал військово-повітряних сил Великобританії (техніки, кухарі, диспетчери, зв'язківці) [7]. Усі літаки, пілоти та обслуговуючий персонал представляли 151-ше авіаційне крило королівських ВПС, яке у свою чергу складалося із 2 ескадрилей – 81-ої та 134-ої.

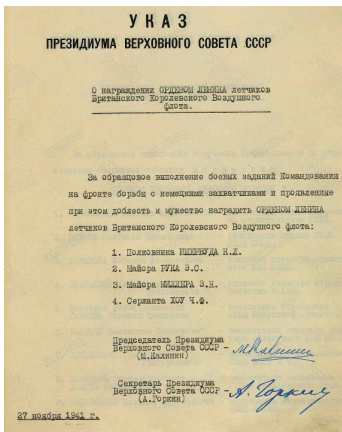
В історію II Світової війни ця військова осіння операція 1941 року увійде під назвою «Операція Бенедикт», яка переслідувала 3 основні цілі:

- показати непохитну підтримку Великобританії СРСР у війні з Німеччиною;
- захист радянських північних портів від нальотів німецької авіації;
- допомога в освоєнні нової зарубіжної авіаційної техніки, поставки якої ось-ось мали розпочатися з Великобританії.

Командував 151-им авіакрилом підполковник Генрі Невілл Гіннес Рамсботтом-Ішервуд, який був пілот-випробувачем новозеландського походження. Вже 12 вересня 1941 року доставлені в конвої літаки були сконцентровані на аеродромі Північного флоту Ваєнга та готові для ведення бойових дій [74, с. 3]. Протягом наступного місяця британські пілоти здійснили 365 бойових вильотів та у повітряних боях збили, за різними даними, від 12 до 16 німецьких літаків та втратили 1 власний літак, пілот якого, сержант Сміт, не зміг покинути палаючу машину і загинув. Окрім повітряних боїв, британці літали на розвідку та супровід радянських бомбардувальників не допустивши при супроводженні жодної втрати зі сторони останніх. Найбільш результативний бій проти 14 німецьких бомбардувальників «ІО-88» було проведено 6 жовтня 1941 року, за його результатами 2 бомбардувальники було збито та 2 – пошкоджено. Паралельно із діями в повітрі тривало і наземне навчання радянських пілотів та військовослужбовців технічного і обслуговуючого складу. В середині жовтня розпочалася передача літаків та іншої авіатехніки радянській стороні. Кілька десятків британських винищувачів «Hawker Hurricane» були направлені у новосформований 78-ий авіаційний полк, чим відразу підвищили силу військово-повітряної компоненти Північного флоту, який на початок війни у своєму складі нараховував 116 літаків, із яких 49 були винищувачами старих моделей ІІ-153 та ІІ-16.

На відзначення бойових заслуг британських пілотів 27 листопада 1941 року було видано указ про нагородження командира 151-ого авіакрила Генрі Ресмботтом-Ішервуда, командирів ескадрилей Ентоні Рука і Ентоні Міллера та сержанта Чарльтона Хоу орденами Леніна. Вони стали першими і єдиними британськими військовослужбовцями, які отримали цю нагороду. Вручення орденів відбулося у Лондоні в березні 1942 року. У 2009 році орден, яким був нагороджений полковник Ішервуд, було продано на аукціоні Sothebys за 46 тисяч фунтів стерлінгів.

На початку війни німецьке командування особливого значення Північним конвоям не приділяло, оскільки вважало швидким і неминучим захоплення Мурманська та Кольського півострова, що дозволило б узяти під контроль гирло Білого моря, яким останнє сполучалося із Баренцовим морем, а у перспективі, планувалося в 1942 році вийти на лінію Архангельськ – річка Волга. Ще одним фактором, який стримував активні дії німецьких військ було їх переконання, що у перші 9 місяців перевезення здійснювалося винятково одиночними транспортами та не могло суттєво вплинути на розвиток подій на діючому фронті [104, с. 123]. У цей же час союзники зуміли провести із мінімальними втратами 13 конвоїв.



Указ про нагородження британських пілотів орденом Леніна та посол СРСР у Великобританії І. Майський вручає ордени Чарльтону Хоу, Ентоні Руку, Ентоні Міллеру та Генрі Ресмботтом-Ішервуду (сидять зліва-направо)

Коли ж стало очевидним фактом затягнення військових дій на сухопутному фронті, яке супроводжувалося збільшенням постачання за системою ленд-лізу, для німецького командування протидія Полярним конвоям стала пріоритетом №1. Для дій на арктичних комунікаціях було залучено: авіацію – в Білому та Баренцовому морях із Новоземельськими протоками включно; підводні та надводні сили – в Баренцовому та Карському морях до протоки Вількицького. Велику небезпеку для конвоїв становили міни, які виставлялися при будь-якій нагоді надводними кораблями, підводними човнами та авіацією уздовж усього шляху слідування конвоїв. Окрім того, ворожим літакам ставилися завдання із знищення портової інфраструктури, житлового фонду в Мурманську, Архангельську, Молотовську та виведення із ладу залізничної колії, яка з'єднувала ці міста із тилловими районами країни.

Після важких втрат, які понесли конвої PQ-17 і PQ-18, і повного знищення літом 1942 року німецькою авіацією портової інфраструктури в Мурманську, британці, тимчасово, вирішили перейти до, так званої, «крапельної» тактики перевезення вантажів, за якої вантажні судна вирушали в дорогу поодиночці, без військового супроводу та охорони, використовуючи переваги полярної ночі. Перші два судна вирушили із Рейк'явіка 29 жовтня 1942 року, через три дні вийшло ще 8 суден. Інтервал між парами суден складав 200 морських миль. Для порятунку команд, у випадку необхідності, на усьому шляху було розгорнуто мережу тральщиків. З 10 транспортів, що йшли до Мурманська дійшло 5, решта загинули на переході, із 23 транспортів, які вирушили наодинці із Радянського Союзу дійшло 22 (загинув радянський танкер «Донбас») [13, с. 167].



Вибух судна «Mary Luckenbach» із вантажем тротилу під час проведення конвою PQ-18

Для кодового позначення конвоїв протягом 1941-42 років використовувалася подвійні літерно-числові ідентифікатори PQ (конвої із Великобританії у СРСР) та QP (у зворотному напрямі) і числовий порядковий номер. Літерний індекс PQ було взято з ініціалів одного з офіцерів відділу планування британського Адміралтейства комодора Філіпа Квілліна Роберта (Phillip Quellyn). Починаючи із кінця 1942 року, після трагедії конвою PQ-17, кодування конвоїв змінилося – їх порядковий номер починався із числа 51, а літерне позначення JW – для конвоїв з Великобританії і RA – при поверненні караванів із Союзу (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1 – Конвої до північних портів СРСР у 1941-45 роках

| Назва конвою | Період проведення | Кількість транспортів | Втрата транспортів |
|---------------|-----------------------------|-----------------------|--|
| Dervish | серпень 1941 р. | 6 | без втрат |
| PQ-1 | вересень-жовтень 1941 р. | 10 | без втрат |
| PQ-2 | жовтень 1941 р. | 6 | без втрат |
| PQ-3 | листопад 1941 р. | 8 | 1 транспорт повернувся |
| PQ-4 | листопад 1941 р. | 8 | без втрат |
| PQ-5 | листопад-грудень 1941 | 7 | без втрат |
| PQ-6 | грудень 1941 року | 8 | без втрат |
| PQ-7 | грудень 1941-січень 1942 р. | 11 | 1 транспорт потоплено |
| PQ-8 | січень 1942 р. | 8 | без втрат |
| PQ-9 PQ-10 | лютий 1942 р. | 9 | без втрат |
| PQ-11 | лютий 1942 р. | 11 | без втрат |
| PQ-12 | березень 1942 р. | 16 | без втрат |
| PQ-13 | березень 1942 р. | 19 | 5 транспортів потоплено |
| PQ-14 | квітень 1942 р. | 24 | 16 транспортів повернулося; 1 транспорт потоплено |
| PQ-15 | квітень 1942 р. | 25 | 3 транспортів потоплено |
| PQ-16 | травень 1942 р. | 35 | 1 транспорт повернувся; 7 транспортів потоплено |
| PQ-17 | червень-липень 1942 р. | 35 | 2 транспортів повернулося; 22 транспортів потоплено |
| PQ-18 | вересень 1942 р. | 39 | 13 транспортів потоплено |
| JW-51A | грудень 1942 р. | 16 | без втрат |
| JW-51B | грудень-січень 1942 р. | 14 | без втрат |

| | | | |
|---------|--------------------------|----|---|
| JW-52 | січень 1943 р. | 14 | без втрат |
| JW-53 | лютий 1943 р. | 28 | без втрат |
| JW-54A | листопад 1943 р. | 19 | без втрат |
| JW-54B | листопад-грудень 1943 р. | 15 | без втрат |
| JW-55A | грудень 1943 р. | 19 | без втрат |
| JW-55B* | грудень 1943 р. | 19 | без втрат |
| JW-56A | січень 1944 р. | 20 | 5 транспортів повернулися; 3 транспортні потоплено |
| JW-56B | січень-лютий 1944 р. | 17 | без втрат |
| JW-57 | лютий 1944 р. | 42 | без втрат |
| JW-58 | березень-квітень 1944 р. | 49 | без втрат |
| JW-59 | серпень 1944 р. | 33 | без втрат |
| JW-60 | жовтень 1944 р. | 30 | без втрат |
| JW-61 | жовтень 1944 р. | 29 | без втрат |
| JW-62 | листопад 1944 р. | 30 | без втрат |
| JW-63 | січень 1945 р. | 35 | без втрат |
| JW-64 | лютий 1945 р. | 26 | без втрат |
| JW-65 | березень 1945 р. | 24 | 2 транспортні потоплено |
| JW-66 | квітень 1945 р. | 26 | без втрат |

**при проведенні каравану кораблями ескорту було потоплено німецький лінійний крейсер «Scharnhorst»*

Побудовано автором на основі джерел [55, 72, 229]

Проте відмінності між конвоями PQ та JW на цьому не закінчувалися. Для конвоїв JW характерною ознакою стало постійне збільшення у їх складі як вантажних транспортів так і кількості та якості військових кораблів у ескорті. Якщо у 1941-1942 роках кораблями охорони використовувалася велика кількість озброєних риболовецьких та торговельних кораблів, то починаючи із 1944 року для проведення караванів почали залучатися значні сили британського та американського флотів, обладнані найновішими, на той час, засобами пошуку ворога – гідролокаторами та радарамі. Для поліпшення управління каравани JW часто розділялися на 2 частини, яким присвоювалися додаткові шифри «А» і «Б», а до їх складу почали включати переважно американські швидкохідні транспортні. Посилення військового супроводу конвоїв зумовило різке зменшення втрат серед їх кораблів та суден та відчутне зростання німецьких втрат. Якщо при проведенні караванів PQ було втрачено 50 союзних транспортів при німецьких втратах у 6 підводних човнів,

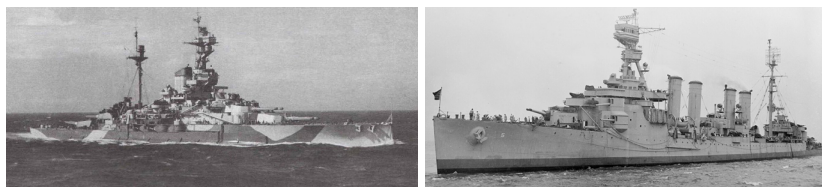
то вже у караванах JW при німецьких втратах у 27 підводних човнів каравани втратили 13 вантажних суден.

При достатній кількості кораблів ескорту та належно поставленій конвойній службі каравани приходили в радянські порти не лише без втрат, але й самі наносили ворогу відчутної болючої шкоди. Під час проведення весною 1944 року каравану JW-58, який складався із 49 вантажних суден, до конвоювання було залучено 20 есмінців, 5 корветів, 2 ескортні авіаносці. У складі конвою перебував американський крейсер «Milwaukee» (майбутній «Мурманськ»), який США передавали Радянському Союзу в рахунок розподілу трофейних кораблів італійського флоту. При проведенні каравану ескортом було потоплено 4 підводних човни, збито 3 важких бомбардувальники Fw-200, 1 бомбардувальник Ju-88 та 1 гідролітак BF-138.

Сам караван втрат не мав, а на його облавках було доставлено 34 літаки-винищувачі, 118 танків, 73 бронетранспортери, 102 трактори, 33 торпедних катери, радіоапаратура, боєприпаси [72, с. 179]. Завдяки вантажам цього каравану було здійснено інфраструктурне і матеріально-технічне забезпечення спільної радянсько-американської військової операції із нанесення масованих авіаційних бомбардувальних ударів по важливих промислових тилових об'єктах Німеччини та її союзників (операція «Френтік»). У складі конвою із Ліверпуля було доставлено 50 тис. тон вантажів (авіаційний бензин, масло, запасні частини до літаків, авіаційні боєприпаси, металічні плити для злітно-посадкової смуги, будівельні матеріали, автомобілі, медичне обладнання) для облаштування 169-ої авіаційної бази особливого призначення на аеродромах Полтави, Миргорода і Пирятини [22].

З метою протидії військово-морському флоту Німеччини відбулося кардинальне посилення радянського Північного флоту, який отримав в рахунок майбутнього розподілу італійського флоту англійський лінкор «Архангельск» («Royal Sovereign»); легкий американський крейсер «Мурманск» («Milwaukee»); 9 есмінців, що у радянському флоті отримали назви «Живучий», «Дружный», «Жесткий», «Жаркий», «Доблесный», «Достойный», «Жгучий», «Дерзкий», «Деятельный»; 4 підводних човни (В-1, В-2, В-3, В-4). Лише протягом 1944 року до складу Північного флоту надійшло 21

великий мисливець за підводними човнами, 44 торпедних катери, 21 сторожовий катер, 34 тральних кораблі оснащених акустичними і електромагнітними тралами, гідроакустичними станціями та реактивними бомбометами. Авіація флоту налічувала більше 700 літаків, переважно отриманих за ленд-лізом – «Bell P-39 Airacobra», «Supermarine Spitfire», «PBY «Catalina»», «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston».



Лінкор «Архангельск» та крейсер «Мурманськ»

Для протидії німецькій авіації, яка систематично бомбардувала порти та транспортні каравани союзників, у червні 1942 року в оперативне підпорядкування командуючого Північним флотом було передано Особливу Морську Авіаційну Групу (ОМАГ) у складі п'яти авіаційних полків (місце базування – район Мурманська), із яких три 35-й, 28-й, 29-й були бомбардувальними та два винищувальні – 20-й і 225-й. До складу ОМАГ було також включено 2 полки дальніх винищувачів на літаках ПЕ-3 – 95-й та 13-й, які базувалися в районі Архангельська [23, с. 135]. У кінці 1942 року на базі ОМАГ було сформовано 2 авіаційні дивізії – 5-а бомбардувальна і 6-а винищувальна. На радянських пілотів було покладено обов'язок авіаційного забезпечення проведення союзних караванів, яке включало в себе повітряну розвідку, протичовнову оборону конвоїв, їх повітряне прикриття від нападу ворожої авіації, бомбові удари по аеродромах та їх блокування, ударні дії по ворожих кораблях тощо.

Протягом усього періоду функціонування Полярних конвоїв до російських портів було відправлено 811 торговельних суден, 720 із яких дійшли до портів призначення, 33 транспорти повернулися із різних причин в порти відправлення, а 58 було потоплено. Із 715 суден у зворотних конвоях було втрачено 29. Людські втрати становили 829 осіб. При проведенні конвоїв британський флот втратив 18 бойових кораблів, в тому числі 2 крейсери «Trinidad»

та «Edinburgh», есминець «Matabele», підводний човен «Umpire». Людські втрати склали 1944 військовослужбовців.



Британські легкий крейсер «Trinidad» та есминець «Matabele», які були втрачені британськими ВМС в ході Північних конвоїв

Втрати радянського Північного флоту, одним із головних завдань якого було забезпечення безпечного проведення союзних конвоїв, склали 3 есмінці (із них – «Сокрушительный» у листопаді 1942 року, при проведенні каравану QP-15 та «Деятельный» у січні 1945 року); 23 підводних човни; 16 сторожових кораблів; 13 тральщиків; близько 35 катерів усіх типів (торпедних, мисливців за підводними човнами тощо). Людські втрати становили 10,9 тис. осіб.

Німецькі втрати під час II Світової війни на Півночі включають у себе лінкор «Tirpitz», лінійний крейсер «Scharnhorst», 3 есмінці, 38 підводних човнів та велику кількість літаків. Про людські втрати достовірна інформація відсутня, проте можна впевнено говорити що вони були значними.

Говорячи про внесок Північних конвоїв у загальну справу боротьби з спільним ворогом варта відмітити, що лише за перший рік війни (серпень 1941-липень 1942 рр.) через порти Архангельська, Мурманська та Молотовська надійшло 2314 танків, 1550 танкеток, 1903 літаки, велика кількість інших стратегічних військових вантажів, що позитивно вплинуло на зростання обороноздатності радянської армії в умовах евакуації промисловості на Схід країни та зниження випуску озброєння та військової техніки [6, с. 115]. Ще одним фактом що визначає стратегічне значення північного ленд-лізу є прийняття постанов ДКО від 26 березня 1942 року «О распределении вооружения, оборудования и материалов, прибывших из-за границы с 12-м караваном» та від «О распределении вооружения,

оборудования, материалов и товаров, прибывших из-за границы с 13-м караваном» від 05 квітня 1942 року, які на думку дослідника А. Комаркова підтверджують поштучний розподіл літаків, танків, радіостанції та іншого озброєння між військовими підрозділами [80, с. 71].

Говорячи про роль і значення Північних конвоїв найбільш вдало, на наш погляд, висловився радянський письменник-мариніст, юнга ескадреного міноносця «Грозный», учасник конвойних операцій В.С. Пікуль – *«Не всі ще у нашій країні чітко уявляють, який довгий і страшний шлях подолала через океан звичайна банка туншонки, поки її де-небудь в окопах під Курськом не відкрив штиком наш героїчний солдат»*[139, с. 4].

3.2 Організація ленд-лізу через порти Далекого Сходу

Однією із малодосліджених сторінок II Світової війни є організація військово-економічної співпраці союзників через морські порти Далекого Сходу СРСР, який отримав назву Тихоокеанського ленд-лізу. Не дивлячись на те, що на даний маршрут військового постачання припало близько 50% від загального обсягу перевезень, значення його у науковій літературі залишається недооціненим та не достатньо вивченим [207, с.82].

Першою науково-популярною працею що порушила питання значення далекосхідних портів під час II Світової війни став збірник статей присвячених 100 річчю Далекосхідного морського пароплавання, який побачив світ в 1980 р. у Владивостоку. До періоду Радянської доби відноситься і доробок Б. Вайнера, який досліджував питання морських перевезень та діяльності морського транспорту в умовах війни 1941-45 рр.

На сьогодні, найбільш ваговою науковою роботою, присвяченою питанням ленд-лізу через Тихий океан є монографія А. Паперно, у якій вона, спираючись на численні свідчення учасників подій, історичні документи та праці зарубіжних дослідників, переконливо довела стратегічне значення тихоокеанських портів Далекого Сходу, США та Канади в організації вантажопотоку озброєння, продук-

тів харчування, сировини, пального тощо для забезпечення потреб радянського фронту та тилу у 1941-45 рр.

Зростання ролі Тихоокеанського маршруту ленд-лізу в 1942-43 рр., набуло особливого значення в силу розгортання активних військових дій в Північній Атлантиці та Баренцовому морі, що були районами проходження Північних (Арктичних) конвоїв. Використання Перського (Іранського) коридору пов'язувалося із транспортуванням на значні відстані (через 2 океани: Тихий та Індійський – за умови перевезення вантажів із західних портів Північної Америки; Атлантичний та Індійський – за умови перевезення вантажів із східних портів Північної Америки), що обумовлювало, у свою чергу, великі затрати часу та зменшувало ефективність використання суден. Транспортування озброєння та стратегічних вантажів по системі ленд-лізу через порти Далекого Сходу мало як переваги так і недоліки.

Серед суттєвих переваг варта виокремити: віддаленість від театру бойових дій та відсутність формальних військових загроз, що дозволяло організувати перевезення вантажів без використання системи конвоювання і не відволікати бойові кораблі Тихоокеанського флоту для проведення ескортних операцій; можливість дотримання конфіденційності перевезень через використання радянських суден із радянськими екіпажами; наявність Далекосхідного пароплавства із значною, хоч і не достатньою для перевезення у повному обсязі вантажів, кількістю суден, призначених для океанського плавання; тривалість перевезення вантажів із портів Портленда і Ванкувера до Владивостока становила 20-22 доби, що було більше ніж при використанні Північних конвоїв, але набагато менше, ніж при використанні Іранського маршруту.

До недоліків слід віднести:

– велика вірогідність початку військових дій зі сторони Японії, що привело б, як мінімум, до морської блокади портів Далекого Сходу, або ж, як максимум – їх захоплення ворогом. В 1941 році японський флот, маючи у своєму складі авіаносці, лінкори, важкі крейсери, морську авіацію, повністю переважав сили Тихоокеанського флоту СРСР, який міг протиставити для ефективної протидії ворожим кораблям лише підводні човни, авіацію та мінне озброєння. Проте, ця загроза була суттєво знівельована нападом Японії на США у грудні 1941 року;

– тотальний контроль Японії над морськими протоками, що вели у Охотське та Японське моря. На той час до складу японської території входили Курильські острова, які фактично перекривали вільний доступ до Охотського моря, та південна частина острова Сахалін, із якої контролювався прохід Татарською протокою (між материком та Сахаліном) та протокою Лаперуза (між Сахаліном та островом Хоккайдо). Із південного напрямку японський флот контролював Цусімську протоку, якою можна було потрапити із Східно-китайського до Японського моря;

– віддаленість від театру військових дій на заході країни та обмеження можливості подальшого транспортування вантажів лише повітряним та залізничним транспортом. Це, у свою чергу, обумовлювало потребу у створенні мережі нових аеродромів із відповідною інфраструктурою а також збільшення пропускної спроможності Транссибірської залізничної магістралі (Транссиб). Як зазначає А. Паперно *«Петропавловськ-Камчатський за роки війни... отримав сучасний морський торговий порт, який у значній мірі визначив післявоєнний розвиток Камчатки»* [130, с. 73];

– обмеженість перепускної здатності далекосхідних портів, відсутність у них розвиненої інфраструктури – необхідність проведення днопоглиблювальних робіт для прийому океанських суден із великою осадкою; потреба у побудові і реконструкції виробничих та складських приміщень, причалів, під'їзних залізничних шляхів, портового вантажного обладнання; забезпечення транспортними засобами для здійснення перевалки вантажів;

– відсутність у СРСР для організації перевезень необхідної кількості суден, в тому числі спеціальної конструкції (танкерів, криголамів);

– потреба у значних людських ресурсах, у тому числі – висококваліфікованих, що обумовлювалося як збільшенням обсягів запланованих робіт, так і мобілізацією частини населення Далекого Сходу до лав діючої армії.

З початком військових дій та з метою захисту військово-морських баз та торгових портів на Далекому Сході у липні 1941 р. були виставлені мініні загородження на підходах до Владивостока, Східно-Камчатської Гавані, Петропавловська-Камчатського. Для проходів військових кораблів та транспортів було залишено прибережні та

прохідні фарватери. Влітку 1941 р. у складі гідрографічного відділу Тихоокеанського флоту було сформовано військово-лоцманську службу та було створено, на підходах до основних портів, військово-лоцманські пункти (у бухті Валентина – для портів Владивостока та Находки; у бухті Ахотен – для Петропавловська-Камчатського). На тихоокеанських островах, що належали СРСР, розгорнули мережу постів до обов'язків яких було віднесено: охорону державного кордону, збір і передача інформації про погодні умови та надання допомоги суднам і літакам в разі їх аварій.

Враховуючи географію і важливість тихоокеанських комунікацій для перевезення вантажів із портів США та Канади почалася розбудова інфраструктури базування військово-морських сил, у першу чергу баз підводних човнів та торпедних катерів.

Транспортування вантажів відбувалося через Тихий океан із Західного узбережжя США (в окремих випадках, використовувалися потужності портів Східного узбережжя, звідки кораблі потрапляли до Тихого океану через Панамський канал) у далекосхідні порти СРСР (Владивосток, Петропавловськ-Камчатський, Ніколаєвська-Амурі, Находка), а далі – Транссибірською залізницею у європейську частину Росії. Основну номенклатуру поставок становили продовольство, нафтопродукти, промислове устаткування, військова техніка, паровози, електростанції, автомобілі. В рахунок зустрічних поставок СРСР відвантажував для США марганець, кольорові та рідкоземельні метали, ліс, рибну продукцію.

Перший вантаж військового призначення (великогабаритну техніку та авіаційний бензин у бочках) із США було доставлено судном «Минск» у вересні 1941 р. У цьому ж місяці почалося транспортування світлих нафтопродуктів до Владивостоку із використанням танкерів США «Санта Клер», «Фідзімопс» та «Ассошіейтед». Проте тривало воно не довго, в силу початку військових дій між США та Японією у грудні 1941 р.

Для обслуговування Тихоокеанського маршруту було залучено Далекосхідне державне морське пароплавство до складу якого на початок війни входило 85 суден. Починаючи із осені 1941 р., пароплавство налагодило океанські лінії із портами західного та східного узбережжя США, причому судна рухалися як у східному напрямі, оминаючи мис Горн, так і у західному – через мис Доброї Надії.

Перший конвой під радянським прапором у складі суден «Ангар-строй», «Менжинський», «Узбекистан», «Уралмаш», «Ударник», «Большой Шантар», «Сахалин», «Хабаровск», «Сергей Киров», «Кузнец Лесов» прибув до Владивостоку восени 1941 р.



Транспорт «Красногвардеец» туну «Liberty»

З метою нарощення обсягів перевезень, американською стороною протягом 1942-45 років було передано 128 суден (радянськими торговими моряками було прийнято у США 27 суден – у 1942 р., 46 суден – 1943 р., 20 суден – 1944 р., 35 суден – 1945 р.). Кількість отриманих СРСР найновіших суховантажів типу «Liberty», які із 1943 р. стали основними військово-транспортними суднами в системі ленд-лізу, складала 40 одиниць. Зазначений тип суден використовувався Міністерством морського транспорту СРСР до кінця 70-их років ХХ століття. Так, отримані по ленд-лізу судна «Каменец-Подольск» та «Родина» були виведені із експлуатації та виключені з списків Міністерства морського флоту СРСР і передані на злам «Главвотчормету» у 1979 р. Сумарний внесок переданих суден в загальному обсязі перевезень по ленд-лізу за усіма маршрутами склав 5,4 млн. довгих тон, або близько 30%.

Характеристика транспортних суден, що були передані США для СРСР, дозволяє зробити висновок про те, що сумарна водотоннажність суден становила близько 900 тис. тон. Для власної оборони судна оснащувалися артилерійським та кулеметним озброєнням американського виробництва, про що свідчить калібр суднових гар-

мат (127-мм, 102-мм, 76,2-мм, 75-мм, 37-мм, 20-мм) та кулеметів (12,7-мм, 7,71-мм, 7,62-мм). Зазначене озброєння дозволяло відбитися від підводних човнів та літаків, проте було неефективним проти військових кораблів класу «есмінець» та вище.

Перевезення відбувалося, так званим, «крапельним» методом - одиночними кораблями, часто без охорони. З початком військових дій Японії проти США 7 грудня 1941 р., все перевезення проходило на кораблях під радянським прапором та з радянським екіпажем на борту. Завантажені судна із портів США та Канади рухалися уздовж західного узбережжя Північної Америки та протокою біля острова Уналашка (Алеутські острови) потрапляли до Берингового моря. Якщо вантаж судна призначався для північних районів СРСР або ж для подальшого переходу Північним морським шляхом – транспорт прямував до бухти Провіденія на Чукотському півострові де формувалися каравани для проведення в льодових умовах до портів Архангельська та Мурманська.

У тому ж випадку, коли місцем призначення були далекосхідні порти (а це був основний вантажопотік) судна прямували до Командорських островів, оминали їх із півночі та Камчатською протокою йшли на південь уздовж східного узбережжя Камчатки. Частина із них, яка здійснювала захід у порт Петропавловська-Камчатського ставала на стоянку в бухті Ахомтен де знаходився військово-лоцманський пункт. Тут вони приймали на борт лоцманів, які вели кораблі до порту по фарватерах у мінних полях, виставлених для захисту міста та військово-морської бази. Інші судна, які прямували на материк, проходили в Охотське море через Першу Курильську протоку, між островом Шумшу, на якому перебував японський гарнізон і стояли артилерійські батареї, та камчатським мисом Лопатка. В Охотському морі кораблі, що прямували до порту Нагаєво (тепер – Магаданський порт) та у Ніколаєвськ-на-Амурі, йшли у північному напрямі уздовж західного узбережжя Камчатки, а транспорти із вантажем, призначеним для південних портів Далекого Сходу (Владивостока, Находки), йшли у південно-західному напрямку до протоки Лаперуза [108, с.3].

Ключовою точкою маршруту для тихоокеанського ленд-лізу в південному напрямку була Цусімська протока. Радянські судна оминали з півдня береги Японії та потрапляли зазначеною прото-

кою у Японське море. Не дивлячись на значну протяжність та реальну небезпеку від японського військово-морського флоту альтернативи йому у зимовий період не було, оскільки морські протоки Північного шляху покривалися кригою у сильні морози (на відміну від незамерзаючої Цусімскої).

Досвід обробки перших суден із імпорнтними вантажами в умовах військового часу показав, що морські порти не готові у повній мірі до ефективного вирішення поставлених перед ними завдань. З метою підвищення пропускної спроможності далекосхідних портів ДКО прийняв рішення про їх реконструкцію та розвиток. Для вивчення реального стану та розширення берегової бази торговельного флоту на Далекий Схід була відряджена група фахівців Народного комісаріату морського транспорту на чолі із заступником наркома Л.Ю. Бєлаховим.

Порт Владивостока ідеально підходив для організації перевезень за ленд-лізом, тому не дивно що із 1943 року він почав відігравати особливу роль в обслуговуванні поставок зі США. Гавань відносилася до категорії незамерзаючих та глибоководних, тобто могла приймати морські судна будь-якої осадки та в будь-яку пору року. Порт мав достатню кількість складських майданчиків, а підведена до міста і порту залізнична колія дозволяла оперативно здійснювати перевалку імпорнтних вантажів. Але суттєво гальмувало його використання в перші роки війни дефіцит причалів, обладнаних великоваговими кранами. Таких причалів, побудованих у 1939-40 роках було лише 2. Тому основна маса вантажно-розвантажувальних робіт проводилася за допомогою малопотужних кранів, якими були обладнані транспортні судна. Для підвищення ефективності роботи Владивостоцького порту було перероблено його залізничну і дорожню сітки, прокладено додаткові кабелі і водогони, проведено монтаж додаткових машин і механізмів.

Уже наприкінці 1941 р. було проведено реконструкцію залізничних під'їзних шляхів та встановлено механізми для переробки вантажів у морському порту Владивостока. Якщо у 1941 р. владивостоцька гавань налічувала 2 порталних та 2 плавучих крани, то вже у 1943 р. було змонтовано та використовувалося 15 порталних, 5 залізничних, 9 гусеничних кранів та 40 штабе-

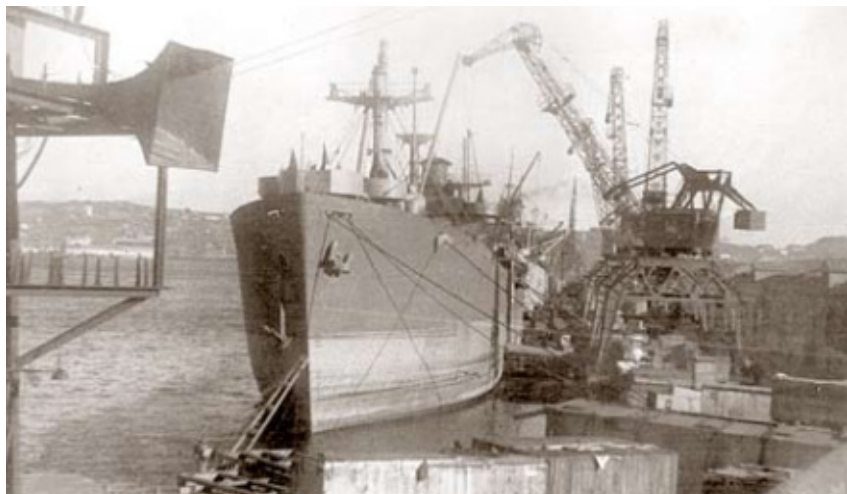
лерів; було відремонтовано 7 причалів, що дозволило збільшити кількість суден, які одночасно оброблялися у порту із 12 до 16 одиниць. В цілому ж перепускна спроможність порту в кінці 1943 р. становила 7 тис. тон [106, с.79]. Завдяки запровадженню методу швидкісної обробки вантажів судно типу «Liberty» розвантажувалося за 48 годин. А щоденно із торгового порту Владивостока могло відправлятися до 500 вагонів різних імпорتنих вантажів.



*Вантажі за ленд-лізом на причалах №19 і №20
Владивостоцького порту*

На початку війни суттєвою проблемою Владивостоцького морського порту була його неспроможність обробити усі вантажі, які йшли із США. Тому в якості проміжного пункту було вирішено використовувати портові потужності міста Петропавловська-Камчатського, який на той час мав один дерев'яний причал без механізації. Окрім зменшення навантаження на порт Владивостока, за рахунок складування вантажів в Петропавловську-Камчатському відбувалася їх перевалка на судна із невеликою осадкою та подальше транспортування до місця призначення.

В 1943 році на урядовому рівні було прийнято рішення про будівництво капітального морського порту з вантажооборотом до 1 млн тон на рік, яке розпочалося силами місцевих мешканців, в'язнів та військовослужбовців підрозділів, що дислокувалися на Камчатці.



Вантажне судно у торговому порту Владивостока в роки війни

На першому етапі було заплановано будівництво дерев'яного причалу для бункерування суден вугіллям та майданчика для його зберігання, суховантажного причалу, електростанції та 2 складів. До кінця 1944 року планувалося побудувати основні причали, які вирішено було будувати у вигляді набережних стінок із американського ленд-лізівського сталюого шпунта. Це дозволяло підводити до таких причалів великотоннажні кораблі типу «Liberty». До будівництва було залучено плавучий кран «Вілей» вантажопідйомністю у 90 тон [41, с.112-113].

Прийом в експлуатацію 6 причалів порту було здійснено 01 лютого 1945 року, хоча 4 із 6 причалів функціонували на повну потужність починаючи із другої половини 1944 року. Один із причалів було обладнано 100 тонним порталним краном-деріком, а на території порту побудовано дерев'яний та два металічних склади для збереження вантажів [130, с. 62].



*Місто Петропавловськ-Камчатський
та акваторія його порту в роки війни*

У зв'язку із прогнозованим збільшенням вантажопотоку за ленд-лізом в лютому 1942 р. було вирішено питання про реконструкцію морського порту в м. Ніколаєвськ-на-Амурі, який обслуговував острів Сахалін, та населені пункти на узбережжі Охотського моря. Порт розміщувався у нижній течії річки Амур, в 40 кілометрах вище місця її впадіння в Тихий океан і, через невеликі глибини у своїй акваторії, спеціалізувався на річковому транспорті, а з морських суден до нього могли зайти судна лише з невеликою осадкою. Портова акваторія була добре захищеною від хвиль та льодоходу. В зимові місяці він покривався кригою товщиною до 2 метрів. Портова інфраструктура мала достатню кількість складських приміщень та майданчиків, але не було портових кранів великої вантажопідйомності, розвантаження здійснювалося за рахунок використання судових кранів, а розвезення вантажів – автотранспортом та тракторами. До міста не було підведено залізницю, тому ленд-лізівські вантажі перевантажувалися на річкові судна та транспортувалися до Хабаровська і Благовіщенська, де здійснювалася їх перевалка на залізничний транспорт. Для збільшення його перепускної спроможності зимою 1942 року було побудовано 2 нові свайні морські

та 3 річкові причали, встановлено нові вантажні механізми та здійснено ремонт портової інфраструктури. Будівництво велося при температурі за -40° . Ці заходи дозволили збільшити вантажооборот порту до 220 тис. тон у 1942 році та збільшити його до 319 тис. тон у наступному, 1943 році [118, с.124-131].



*Місто Ніколаєвськ-на-Амурі
та акваторія його порту в роки війни*

В порт Нагаєво надійшли автовантажувачі та 8 портових кра-нів, в тому числі самохідні. У 1943 р. почалося будівництво нових морських причалів в порту Находка, які дозволили збільшити обсяги перевалки вантажів до 30 тис. тон на місяць у 1944 р.

Для зменшення тривалості простоїв суден, скорочення їх пробігу «в баласті», ремонту, прискорення логістичних операцій в середині 1942 р. рішенням Радянського уряду було створено Урядову закупівельну комісію СРСР до складу якої увійшли досвідчені морські капітани та інші фахівці Наркомату морського флоту. Свою роботу у США вона здійснювала через своє Управління в портах західного узбережжя США та Канади. Результатом її діяльності стало помітне зростання відправок транспортів з імпортними вантажами у далекосхідні порти СРСР.

Військово-морські сили Японії робили усе можливе для того, щоб максимально ускладнити океанські перевезення. Серед важелів впливу використовувалися тривале затримання, а інколи і фізичне знищення радянських суден, мінування важливих морських

фарватерів; заборона на прохід кораблів протоками, що перебували під японським контролем. Вже у серпні 1941 р. на шляху із Владивостока у Гонконг було затримано пароплав «Павлин Виноградов»; цього ж року, 14 грудня, у бухті Гонконгу було потоплено пароплав «Кречет», а 18 грудня на шляху із Владивостока до Сурабаю, в результаті нальоту японської авіації, загинуло судно «Перекоп». Японські військово-повітряні сили стали причиною загибелі 21 грудня 1941 р. танкера «Майкоп», який загинув на підході до Філіппінських островів [28, С.194].

Протягом війни 178 радянських суден були затримані японськими військовими кораблями, із них транспорти «Каменец-Подольськ», «Ингул», «Ногин» терміном більше 2 місяців. 8 торгових суден було японцями потоплено, ще близько 12 загинули за нез'ясованих обставин (серед них і пароплав «Павлин Виноградов»). Кілька разів радянські судна гинули в результаті торпедних атак підводних човнів союзників. Так 16 та 17 лютого 1943 р. американський підводний човен «Софіш», південніше острова Хонсю, потопив судна «Кола» та «Ільмень», що слідували із Владивостока до Петропавловська-Камчатського [108, с.3]. 13 червня 1945 р. у протоці Лаперуза підводним човном США «Спейдфіш» було торпедовано та загинуло найбільше транспортне судно радянського флоту «Трансбалт» (дедвейт 21,4 тис. тони), яке виконувало рейс із вантажем ленд-лізу на лінії Сіетл-Владивосток.

Окрім того, Японія штучно створювала труднощі, закривши для проходження радянськими суднами незамерзаючі Сангарську та Корейську протоки. Тому, щоб потрапити до портів південної частини Далекого Сходу, суднам доводилося проходити небезпечною, у навігаційному відношенні (мілководною, вузькою, замерзаючою), Татарською протокою.

Можливості морського Тихоокеанського маршруту обмежувалися пропускнуою здатністю Транссибірської залізниці, вантажі по якій до театру військових дій доставлялися протягом 2–3 тижнів та руховий склад якої було сформовано на дві третини за рахунок поставок по ленд-лізу локомотивів (в основному серій «Е-а» та «Е-м»), тендерів, вагонів. За роки війни через тихоокеанські порти надійшло близько 2 тис. локомотивів та більше 12 тис. залізничних вагонів. Вагони перевозились у розібраному вигляді, а їх комплектація прово-



*Бадігін К.С. – капітан судна-лісовоза
«Клара Цеткин»*

дилася на залізничними підприємствами Владивостока, Уссурійська та Сибірцева. Для перевезення через океан залізничного рухомого складу використовувалися судна-лісовози що мали великі, за об'ємом, трюми – «Максим Горький», «Севзаплес», «Комилес» та «Клара Цеткин». Зазначені лісовози за один рейс перевозили по 18 локомотивів та по

18 тендерів кожен, а їх маршрут пролягав від Портленда до Владивостока північною частиною Тихого океану.

Якщо в кінці 1941 р. на Владивостоцькому залізничному транспортному вузлі, який єдиний мав прямий вихід до Транссибірської залізничної магістралі, вантажилося щодоби 62 вагони імпорتنих вантажів, то вже у 1945 р. їх кількість збільшилася до 569 вагонів, а усього через зазначений вузол протягом війни пройшло 7850 тис. тон імпорتنих вантажів [184, с.39]. Для підвищення швидкості перевалки вантажів використовувалися методи «борт-вагон» та комбінованого завантаження. Окрім потужностей Владивостоку, імпорتنі вантажі надходили для залізничних перевезень через річкові порти Комсомольська-на-Амурі, Хабаровська, Покровки. Усього за роки війни залізничники Далекого Сходу відправили на Захід країни близько 400 тис. вагонів, сумарний вантаж яких становив 10 млн.тонн [106, с.108].

Для перевезення вантажів у глиб материка активно використовувалися можливості річкового транспорту, який був представлений Верньоамурським та Нижньоамурським пароплавствами і річковим транспортом відомчих організацій, в першу чергу, Головного управління будівництва Далекої Півночі НКВД СРСР «Дальстрой». Проте даний вид перевезень, в зв'язку із кліматичними особливостями, не можна було використовувати протягом усього року. Період льодоставу (зима, частина осені та весни) річковий флот викорис-

товував для проведення ремонтних робіт та проведення облаштування річкових портів.

Відгалуженням далекосхідного ленд-лізу з тихоокеанських портів США на радянську Північ став морський шлях через Північний Льодовитий океан. Проте, через обмеження терміну навігацій, складність кліматичних умов, необхідність використання для проведення конвоїв спеціальних суден (криголамів та гідрографів), він відіграв найменшу роль. Через Північний морський шлях в Радянський Союз було доставлено 0,492 млн. тон вантажів. Причому основна їх маса припала на період 1943–1945 рр. (1943 р. – 118 тис. тон; 1944 р. – 128 тис. тон; 1945 р. – 142 тис. тон.). Основною спеціалізацією цього логістичного маршруту стало постачання вантажів (будівельних матеріалів, пального продовольства, запасних частин) для будівництва і обладнання аеродромів та їх інфраструктури на трасі повітряного перегону Алсіб, а також забезпечення життєдіяльності морських та річкових портів північної частини СРСР. Торгові судна через Берингову протоку потрапляли у Північний Льодовитий океан із якого по руслах великих чукотських та сибірських річок – Колими, Лени, Єнісея доставляли вантажі у пункти призначення [206, с.60].

Про ставлення до США на Далекому Сході красномовно свідчать слова ветерана II Світової війни В.Воробйова, який проходив службу в якості гідроакустика на бойовому кораблі, отриманому за системою ленд-лізу – *«До союзників, особливо Сполучених Штатів на Далекому Сході відношення було дещо іншим, ніж на західному театрі військових дій. Там союзники довго тягнули з відкриттям Другого фронту, і в радянських військах сприйняття їх було дещо зневажливим. На Тихому океані йшли активні військові дії між США та Японією. Американці приймали на себе удари нашого давнього ворога»* [90, с.389].

3.3 Ленд-ліз Іранським маршрутом

Питання про використання Іранського (Перського) маршруту постало 22 червня 1941 року, коли на зустрічі заступника народного комісара іноземних справ А.Вишинського із тимчасово повіреним у справах Великобританії в СРСР Г. Баггалеем останній заявив про готовність уряду Великобританії надати допомогу радянській сто-

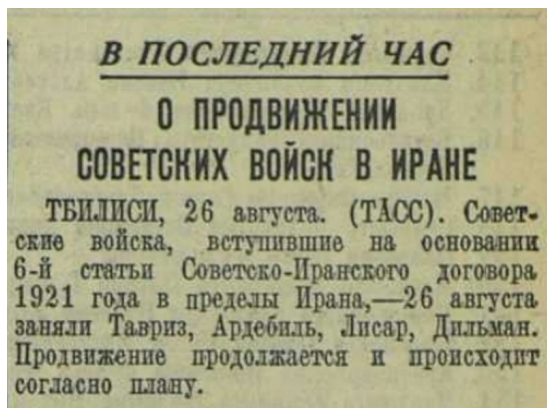
роні через порти Далекого Сходу та Перської затоки. Вже 28 червня 1941 року народний комісар зовнішньої торгівлі Анастас Мікоян обговорив із англійським послом Кріппсом пропускну здатність Трансіранської залізниці, шосейних доріг та портів. Переговори, розпочаті з Іраном, показали що останній не проти організації транзиту через свою територію вантажів, проте наголошував на своєму нейтральному статусі та категорично виступав проти транспортування військової техніки та озброєнь – а це значно знижувало привабливість перевезень іранським маршрутом.

19 серпня 1941 року В. Черчілль в листі Й. Сталіну підтвердив свій намір усіляко підтримувати південний маршрут поставок озброєння та вантажів до Радянського Союзу – *«Я надаю велике значення питанням відкриття наскрізного шляху з Перської затоки до Каспію не тільки залізницею, але й автомобільною магістраллю до побудови якої ми сподіваємося залучити американців з їх енергією та організаційними здібностями»*[222, с. 27].

Для вирішення питань організації перевезень, Радянським Союзом та Великобританією було прийнято рішення ввести війська до Ірану. Формальною зачіпкою для цього стала диверсійна та розвідувальна активність німецької розвідки на іранській території. В радянсько-перському договорі 1921 року зазначалося, що якщо зі сторони третіх країн будуть мати місце спроби шляхом озброєного втручання здійснювати на території Персії (Ірану) загарбницьку політику, або перетворити територію Персії в базу для військових виступів проти Росії або союзних їй держав, то це стане підставою для введення військ на територію Персії. В дипломатичній ноті, врученій у Тегерані 25 серпня 1941, від імені урядів СРСР та Великобританії зазначалося, що підривна діяльність німецьких диверсійних груп набула загрозливого характеру та має на меті втягнення Ірану до військових дій проти СРСР. Тому, зважаючи на договір від 1921 року, та з метою самозахисту в Іран будуть введені радянські війська.

Спільні британсько-радянські військові дії з 25.08. по 17.09.1941 року в історію II Світової війни ввійшли під назвою «Операція «Злагода»» («Operation Countenance»). 23 серпня 1941 року у війська було надіслано директиви Ставки Верховного Головнокомандування (СВГ) за № 001196 (для військ Середньоазіатського військового

округу) та № 001197 (для військ Закавказького військового округу), підписані Й. Сталіним та начальником Генерального Штабу Б. Шапошниковим [31].



*Повідомлення в радянській газеті
про початок вторгнення у Іран*

Радянсько-іранського договору 1921 року, в силу якого радянський уряд має право ввести війська в Іран, якщо поведінка іранського уряду буде створювати загрозу для СРСР, радянський уряд постановив ввести війська на територію Ірану.

Першою директивною формувалася 53-тя окрема Середньо-азіатська армія (командуючий – генерал-майор Трофименко С.Г., начальник штабу – генерал-майор Казаков М.І.) у складі 58-ого гірськострілецького та 4-ого кавалерійського корпусів; 68-ої, 83-ої гірськострілецьких та 238-ої стрілецької дивізій; 39-ої, 44-ої кавалерійських та 18-ої гірськокавалерійської дивізій. До речі, 83-тя гірськострілецька дивізія восени 1943 року, за свої військові заслуги, була перетворена у 128-му гвардійську Туркестанську гірськострілецьку дивізію, правонаступницею якою в наш час є 128-ма окрема гірсько-штурмова Закарпатська бригада Сухопутних військ Збройних Сил України (м. Мукачеве) [208, с. 189].

Завданням 53-ої армії стали: утримувати державний кордон, а після зосередження військових частин у прикордонних районах, зранку 27.08.1941 року перейти кордон з Іраном та до 01.09.1941 р. зайняти Горган, Бендер-Гязь, Шахруд, Новий Кучан, Мешхед, Себ-

В преамбулах директив зазначалося, що з метою забезпечення наших кордонів від диверсій зі сторони німців, які здійснюють свою діяльність під прикриттям іранського уряду, а також для того, щоб попередити вилазки іранських військ проти наших кордонів, радянський уряд на підставі статті 6 Ра-

зевар. В подальшому – бути готовими до наступу на Тегеран. У випадку збройного спротиву зі сторони іранських військ – знищити війська та матеріальну частину ворога, не допускаючи їх відходу на Тегеран.

Директива за № 001197 передбачалося створення на базі Закавказького військового округу формувався Закавказький фронт (командуючий фронтом – генерал-лейтенант Козлов Д.Т., начальник штабу – Толбухін Ф.І. (майбутній маршал Радянського Союзу, командувач 3-ім та 4-им Українськими фронтами, народний герой Югославії та кавалер ордена Перемоги)). До складу фронту увійшли чотири загальновійськові армії (44-та, 45-та, 46-та, 47-ма) частини протиповітряної оборони, Каспійська військова флотилія (командуючий – контр-адмірал Седельніков Ф.С.), Батумська військово-морська база. Власне, до самої інтервенції в Іран залучалися сили 44-ої (20-та і 77-ма гірськострілецькі дивізії; 17-та кавалерійська дивізія; окремі моторизовані, зенітно-артилерійські, саперні, авіаційні полки) та 47-ої (63-тя, 76-та гірськострілецькі і 236-та стрілецька дивізії; 6-та і 54-та танкові дивізії, 1-ша і 23-тя кавалерійські дивізії, артилерійські підрозділи великої потужності) армій.

Завданнями Закавказького фронту стали: на ранок 25.08.1941 року силами 47-ої та 44-ої армій перейти кордон з Іраном і до 27.08.1941 року зайняти райони Дільман, Тебріз, Ардебіль. В подальшому бути готовими до наступу у напрямку Урмії, Мехабада, Міане, Казвіна, Рудесара. У випадку збройного спротиву зі сторони іранських військ – знищити війська та матеріальну частину ворога, не допускаючи їх відходу на південь. На лінії головного удару просувалася більш потужна 47-ма армія. З метою недопущення резервів ворога силами 105-ого гірськострілецького полку передбачалося висадка морського десанту в районі Хеві. Для захоплення перевалів, мостів, порушення ліній зв'язку в іранському тилу здійснювалася висадка невеликих повітряних десантів.

До складу британського експедиційного корпусу увійшли як власне збройні сили метрополії так і колоніальні війська (5-та піхотна дивізія; 9-та танкова і 21-ша піхотна бригади; 13-ий уланський полк, 6-та, 8-ма та 10-та індійські піхотні дивізії і кораблі військово-морських сил Великобританії та Австралії). На ранок 25.08.1941 року канонерський човен британських ВМС «Шорхем»

атакував морську гавань Абадана і потопив корабель іранської берегової охорони «Паланг». У цей же день англійські війська перейшли в наступ у напрямку Басра, Дізфуль, Ханекін, Керманшах. Британські союзники зайняли південно-західні території та порти в Перській затоці.



Радянські війська в Тегерані, 1941 рік

На жаль достовірних даних про втрати сторін (безповоротні та санітарні) у фаховій літературі не наводиться, проте, історики, що досліджували це питання, сходяться на думці, що вони були, відносно, невеликі в усіх сторін конфлікту і оцінюють від кількох десятків до кількох сотень у військах союзників-інтервентів та до тисячі бійців у лавах іранської армії.

У своїй телеграмі від 06.09.1941 року на ім'я народного комісара оборони штаб Закавказького фронту рапортував про захоплення північних районів Ірану та відзначав, що за результатами бойових дій було знищені, взяті в полон або розсіяні 4-ої, 5-ої, 11-ої та 15-ої піхотні дивізії іранських військ. В полон захоплено 1 генерала, 80 офіцерів, 89 унтер-офіцерів, близько 7000 солдат. Втрати військ Закавказького фронту становили 61 поранений, 40 контужених, 2 осо-

би зазнали опіків, евакуйовано за хворобою 3934 бійців та командирів. Зенітною артилерією іранської армії було збито 3 літаки, ще 3 не повернулись після виконання бойового завдання. На своїй території трапилося 17 катастроф та 9 аварій [63]. Впадає в око відсутність інформації про безповоротні втрати (загиблих) та велика кількість евакуйованих за хворобою. Якщо відсутність інформації про кількість загиблих можна пояснити бажанням приховати реальний стан речей, то великі обсяги евакуйованих бійців та командирів можна пояснити впливом кліматичного фактору, рельєфом, відсутністю джерел чистої питної води, недостатнім рівнем підготовки Червоної Армії до умов ведення швидких бойових дій, аналогу німецького «бліцкригу».

На початку вересня 1941 р. між СРСР, Великобританією та Іраном було укладено угоду, яка передбачала розміщення радянських та британських військ в Ірані. У січні 1942 року на основі цієї угоди було підписано союзний договір між вищезазначеними країнами в якому СРСР та Великобританія зобов'язувалися поважати територіальну цілісність, суверенітет Ірану та надавати йому захист у разі військової загрози та економічну допомогу. Було передбачено можливість створення військових баз на території Ірану та використання його транспортної інфраструктури в цілях Антигітлерівської коаліції. Виведення військ повинно було здійснено не пізніше 6 місяців після закінчення військових дій з Німеччиною [222, с.28].

Про особливу роль, яку відводив введенню військ в Іран Радянський Союз, свідчить той промовистий факт, що на фоні невдач на Західному напрямку (на кінець серпня 1941 року було здано Вільнюс, Мінськ, Ригу, Таллінн, Новгород, Смоленськ, німецькі війська вийшли до Дніпра в районі Дніпропетровська та Запоріжжя, тривала оборона Києва та Одеси) Ставка Верховного Головнокомандування вважала за доцільне виділити 5 загальновійськових кадрових армій (близько 250 тис. бійців, 500 військових літаків) для здійснення та забезпечення інтервенції в Іран.

Говорячи про вигоди, що отримували союзники в результаті введення військ до Ірану, найчастіше історики виокремлюють наступне:

– захист нафтових районів та нафтопереробних заводів у радянському Азербайджані та на території Ірану. В 1940 році близько 70% радянської нафти видобувалося в районі м. Баку та 25% – в районі міст Грозний та Майкоп;

– встановлення контролю над територіями, що згодом перетворилися у військово-промисловий район союзників та транспортний коридор для ленд-лізу за південним маршрутом;

– ліквідація небезпеки посилення протімецьких сил у Ірані та протидія Туреччині у випадку її можливого вступу в II Світову війну на стороні Гітлера.

У цілому, погоджуючись із думкою фахівців слід наголосити ще й на винятковому значенні іранського ленд-лізу у битві за Кавказ (літо 1942 – осінь 1943 років). Адже після захоплення німецькими військами Ростова-на-Дону, для сполучення із європейською частиною Росії залишалося два основні шляхи: водний – через Волгу та Каспій і залізничне сполучення по лінії Сальск-Сталінград. Після падіння Сальська та виходу Вермахту до Волги в районі Сталінграду влітку 1942 року катастрофічно ускладнилась постачання радянських військ на Кавказі живою силою та військовою амуніцією, що комплектувалися та вироблялися на території Росії. Ось у цих умовах ленд-ліз через Перський коридор і відіграв своє вирішальне важливе значення – літаки і танки, бронетранспортери і автомобілі, озброєння, обмундирування, продукти харчування, пальне найшвидшим із можливих шляхів забезпечили боездатність та перемогу Радянської Армії і Чорноморського флоту. Адже програш радянських військ в битві за Кавказ означав би втрату радянського Закавказзя і наростання антирадянських настроїв серед народів Кавказу, загибель або захоплення кораблів Чорноморського флоту, втрату нафтових родовищ в районі Баку та вихід німецьких військ до іранської нафти, вступ у війну Туреччини тощо. Слід відмітити, що під час битви за Кавказ частка ленд-лізівської техніки в радянських танкових військах сягнула 70%.

Іранський коридор став не лише маршрутом для перевезення вантажів військового призначення, але й відіграв вагомий роль у переміщенні військових з'єднань. Влітку 1942 року із Середньої Азії в Іран було перебазовано, так звану, «армію Андерса» – сформовані на території СРСР військові частини із солдат польської національності, що після початку II Світової війни опинилися на території Союзу [30, с. 248]. Польські війська у своєму складі нараховували близько 70 тис. осіб та планувалися для використання в якості охо-

рони нафтових родовищ та військових комунікацій в Ірані, проте згодом їх було перетворено у 2-ий Польський корпус Британської армії та використано в бойових діях в Італії (битві при Монте-Касіно, взятті Болонї тощо).

Стратегічні вантажі з США прямували в порти Перської затоки (Басру, Хоремшахр, Абадан) кількома шляхами: Панамський канал – Тихий океан – Нова Зеландія – Австралія – Індійський океан – Іран; Атлантичний океан – мис Доброї Надії – східне узбережжя Африки – Іран. Не дивлячись на відносну безпечність цього маршруту, за весь час здійснення ленд-лізу через Іран, в Індійському океані загинули, в силу різних причин (міни, ворожі рейдери, погодні умови, навігаційні помилки), 27 судна, задіяні в перевезенні експортно-імпортних вантажів (23 американських, 3 британських, 1 радянське) [116].



Перевалка вантажів з кораблів на залізничні платформи в іранському порту

Починаючи з кінця 1943 року, коли закінчилися бойові дії в Північній Африці та союзники висадилися в Італії, з'явилася можливість зменшити шлях транспортування завдяки маршруту Атлан-

тичний океан – Гібралтар – Середземне море – Суецький канал – Червоне море – Іран. Тривалість перевезення вантажів до Ірану, залежно від обраного маршруту, складала від 50 до 110 днів [25, с.112]. Якщо восени 1941 року щомісячно в СРСР через Іран доставлялось до 10 тис. тон вантажів, то вже через рік, у вересні 1942 року, обсяги поставок збільшилися до 40 тис. тон на місяць, а свого максимуму сягнули у січні 1943 року – 51 тис. тон.

Єдиним портом на півдні Перської затоки, який міг безпроблемно приймати морські судна була іракська Басра, який мав 12 причалів для морських суден та 5 причалів для обробки барж та річкових пароплавів. З огляду на це, спеціалізацією цього порту, а саме однієї із його пристаней – Тануми, стала перевалка танків. В найкоротші терміни британцями було розбудовано порти Хоремшехр (міг приймати морські судна із осадкою до 24 футів) та Багдар-Шампур, поглиблено їх фарватери, адже через мілководдя океанські судна були змушені вставати під розвантаження вітрильними човнами, подекуди, в 10 морських милях від берега. Після проведення реконструкції пропускна спроможність Багдар-Шампура зросла із 200 до 5000 тон на добу, за умови одночасного обробітку 4 суден біля причалів та 2 суден на рейді. В порту Хоремшахр було побудовано нову пристань із 7 причалами та кількакільометровими залізничними та автомобільними естакадами, завдяки чому обсяги потенційної перевалки, за умов одночасного прийому 7 суден типу «Liberty» зросла до 195 тис. тон на місяць. На південному узбережжі Каспійського моря було суттєво реконструйовано порти Бендер-Шах і Пехлеві (вдвічі збільшено кількість причалів, побудовано нові автомобільні та залізничні під'їзні дороги, проведені днопоглиблювальні роботи, збільшено кількість портових кранів) [114]. Спеціалізацією першого із них стало перевезення танків, залізничних рейок, труб, кабелів, броньових плит, кольорових металів, паливо-мастильних матеріалів та пороху, а другого – продовольства, сукна, взуття, шкіри, каучуку, шеллаку, боєприпасів.

Для СРСР на Каспійському морі, в контексті логістики через Перський коридор, різко зросло значення морського порту у місті Красноводськ (зараз це місто Туркменбаші). Це пояснювалося тим, що порт знаходився на східному узбережжі Каспію, у той

час як Астрахань і Баку, відповідно, на північному та західному, тому у разі німецьких військових успіхів могли бути окуповані воюгом. На початок війни Красноводський порт спеціалізувався на перевезенні бавовни, сибірського лісу-кругляку, харчової солі та алебастру. Був обладнаний двома порталними кранами та двома електрокранами, стрічковими транспортерами. Мав власну електростанцію, нафтобазу, два катера та ліхтер, бетонну набережну і 17 дерев'яних свайних причали, 17 складів і 10 майданчиків для складування вантажів. Працювало в порту менше тисячі докерів. Імпортні вантажі з Ірану – стратегічну сировину (мідь, свинець, каучук) почав приймати у жовтні 1941 року. Із збільшенням товаропотоку постала потреба розширення пропускної здатності порту. Для цього було направлено кілька парових кранів, десятки транспортерів, 500 солдат, яких задіяли на вантажно-розвантажувальних роботах. В 1942 році вантажооборот порту виріс до 20 тисяч тон на місяць, а основними вантажами були танки, порох, високооктановий бензин, залізничні рейки, продовольство, одяг. Було реконструйовано причали, передано кілька портових кранів, переобладнано залізничний портовий вузол, побудоване житло для портовиків [118, с.90-95].

На території Ірану союзниками було відкрито кілька авто- та авіаскладальних заводів, побудовано аеродроми, склади для перевалки вантажів. Для організації поставок через Іранський коридор було побудовано автомагістраль, реконструйовано іранську залізницю, що з'єднувала узбережжя Каспійського моря та Перської затоки.

Також поповнили рухомий залізничний склад, спочатку – за рахунок індійських залізниць, а згодом – за рахунок сотень дизельних локомотивів та тисяч вагонів і платформ англійського та канадського виробництва. Перші 48 паротягів та 400 вагонів з Англії було направлено в Іран у вересні 1941 року. На весну 1942 року пропускну здатність іранських залізниць було збільшено із 2 до 12 поїздів у кожную сторону на добу. Вже перші стратегічні вантажі через Іран надійшли до Радянського Союзу у листопаді-грудні 1941 року – каучук із Сінгапура, олово із Малайзії, джут з Індії, свинець із Бірми та Австралії. Для забезпечення перевезень шосейними дорогами Комерційною корпорацією Великобританії восени 1941 року було доставлено в Іран близько тисячі вантажних автомобілів [179, с.237-238].

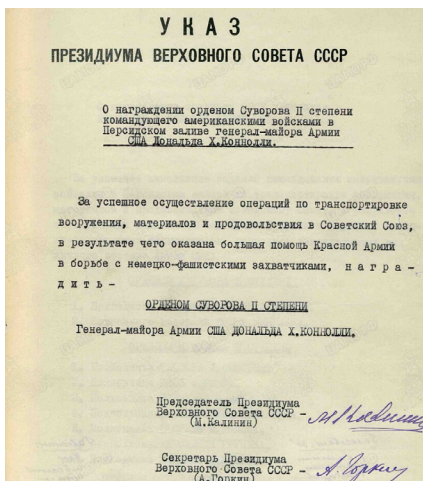


*Ешелони із вантажами ленд-лізу
на іранській залізничній сортувальній станції*

Вже восени 1941 року стало зрозумілим, що британці не в змозі забезпечити ритмічні та повноцінні поставки через Іран. В зв'язку із цим до вирішення цієї проблеми були залучені США, фахівці яких зайнялися плануванням та організацією доставки будівельної техніки і вантажних машин для будівництва автодоріг та рейок, шпал, рухомого складу для будівництва і модернізації залізничних шляхів. Влітку 1942 р. організація функціонування Іранського коридору, на основі домовленості між В. Черчілем та Ф. Рузвельтом, перейшла від Великобританії під патронат США, які мали набагато більші можливості та ресурси. Для контролю над поставками було спеціально створено Команду обслуговування Перської затоки із штаб-квартирою у Басрі.

Загальне командування експедиційними силами США в районі Перської затоки було покладено на генерал-майора Дональда Коннолі. Його заступниками з питань авто- та залізничних перевезень стали, відповідно, полковники Шінглер та Юнт. Про високу ефективність роботи американських фахівців свідчить те, що указом Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1944 велику групу військовослужбовців США у Ірані було нагороджено радянськими орденами та медалями, а головного організатора іранських поста-

вок генерал-майора Д. Коннолі було відзначено орденом Суворова II ступені із формулюванням «за успішне здійснення операцій по транспортуванню озброєння, матеріалів і продовольства в Радянський Союз, в результаті чого надана велика допомога Червоній Армії в боротьбі з німецько-фашистськими загарбниками» [187]. Урядом СРСР було високо оцінено і діяльність військових Великобританії – 23 травня 1944 року відбулося нагородження орденами військовослужбовців британських збройних сил в Ірані за успішне виконання завдань транспортування озброєння, матеріалів і продовольства в СРСР. Відзначені отримали ордени Кутузова II ступеня (4 генерали), Кутузова III ступеня (2 полковники), Вітчизняної війни I ступеня (8 підполковників), Вітчизняної війни II ступеня (4 майори), Червоної Зірки (2 офіцери та 1 сержант) [186]. Цим сержантом був військовослужбовець індійської (або, як це зазначено в указі – індуської) армії Гаджендер Сінгх – за перевезення військових вантажів з Ірану в Закавказзя [219, с.10].



Генерал-майор Дональд Коннолі та указ про його нагородження

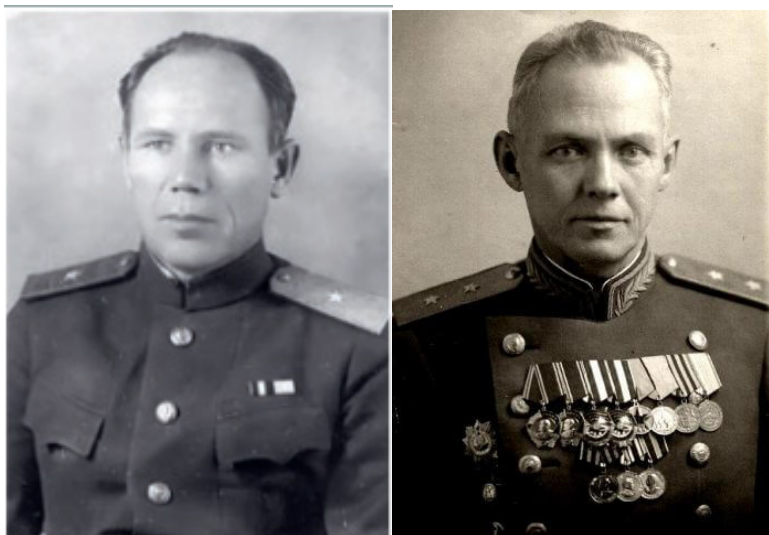
Радянською стороною для узгодження основних аспектів організації та здійснення поставок через регіон Перської затоки, за розпорядженням наркома зовнішньої торгівлі А. Мікояна було створено спеціальну установу для вирішення цих питань – Апарат уповноваженого народного комісара зовнішньої торгівлі по транзи-

ту бойової техніки та матеріалів для фронту через Іран (керівник – військовий інженер 1 рангу І. Корміліцин). Апарат уповноваженого відразу було розподілено на 2 частини – до складу першої ввійшли авіаційні фахівці, які вирушили в м. Басру для організації прийому літаків, а другу групу сформували автомобілісти, які разом із представниками «Ірансовтрансу» вирушили в порт Бушир для налагодження робіт по збірці, прийомці та загрузці стратегічними матеріалами вантажного автотранспорту, який власним ходом вирушав на радянську територію [67, с.42].

Через явну нестачу власних потужностей Апарату уповноваженого та «Ірансовтрансу» і для ефективної організації та забезпечення залізничних, автомобільних, морських та повітряних військових та транзитних перевезень в Ірані наказом СВГ від 17 червня 1942 року №00172 було створено Радянське транспортне управління в Ірані (керівник – генерал-майор А.М. Корольов, якого із вересня 1943 року на цій посаді замінив генерал-майор І. В. Каргін). На Управління було покладено наступні завдання: здійснення контролю над діяльністю північних ділянок Трансіранської залізниці; керівництво будівництвом нових залізничних та шосейних доріг; здійснення контролю за автомобільним рухом на шосейних дорогах із встановленням комендатур та керівництво автомобільними перевезеннями радянських вантажів автомобільними батальйонами та орендованим приватним транспортом; контроль за роботою іранських портів на Каспійському морі та обслуговування радянських суден в Перській затоці; здійснення контролю за повітряними шляхами і аеродромами в Тегерані, Пехлеві та Казвіні; забезпечення охорони шляхів сполучень; координація перевезень британськими та іранськими транспортними організаціями.

Управління складалося із 4 відділів – залізничних доріг, шосейних доріг і автотранспорту, морського, повітряних шляхів сполучень. Його очолював начальник, який підпорядковувався безпосередньо начальнику тилу Червоної армії [29, с.155-156]. У штаті Управління працювало 1500 співробітників, із яких 775 осіб були громадянами СРСР – армійськими офіцерами, фахівцями з експлуатації військової техніки, залізничних та шосейних доріг, зберігання та транспортування боєприпасів та паливо-мастильних матеріалів [16, с.5]. Для виконання поставлених перед Радянським транспорт-

ним управлінням завдань йому було підпорядковано автомобільні полки, автотранспортні батальйони, дорожно-будівельні та дорожно-експлуатаційні частини радянських військ в Ірані а також військово-експлуатаційні відділення (ВЕВ-17 та ВЕВ-50) Наркомату шляхів сполучення.



Керівники Радянського транспортного управління в Ірані генерал-майор А.М. Корольов та генерал-майор І.В. Каргін

Для посилення транспортних можливостей Радянського транспортного управління, в кінці 1943 року із Радянського Союзу було направлено 2 спеціалізованих дорожніх підрозділи – військово-автомобільні дороги ВАД-32 та ВАД-33, в обов’язки яких входило підтримка іранських доріг в належному стані, охорона тунелів, мостів, перевалів, регулювання руху на них, забезпечення транспорту паливом на усій протяжності маршруту.

ВАДи обслуговували транспортний коридор до радянського Закавказзя, а рух автоколон у північно-східному напрямі, до Туркменії, було передано в підпорядкування дорожно-будівельних та дорожно-експлуатаційних батальйонів. Траса маршруту, передана в підпорядкування ВАД поділялася, залежно від стану дороги та її важливості, на 4-5 дорожно-комендантських ділянок, які обслуговувалися авто-

транспортною службою у складі 20 автомобілів, 5 автоприцепів-грейдерів, 3 мотокатків, п'ятьма взводами особового складу (близько 150 осіб). Службу у ВАДах несли, переважно, літні та нестройові солдати, фронтовики після поранень та контузій, жінки.

15 серпня 1943 року для потреб Іранського маршруту Ставкою Верховного Головнокомандування було створено 1-й окремий спеціальний автомобільний загін із подальшим його підпорядкуванням «Ірансовтрансу», який здійснював перевезення із південних районів країни. У штаті загону перебувало 150 офіцерів-автомобілістів, наданих Головним автомобільним управлінням Червоної армії та 300 сержантів-шоферів, набраних із автомобільних частин Закавказького фронту. Структурно, загін поділявся на 60 автоколон до складу яких входило 2 офіцера (командир та його заступник по технічній частині) і 5 сержантів, які виконували роль командирів відділень. Відділення формувалися за рахунок вільнонайманих шоферів-іранців для спілкування із якими кожній із автоколон надавався перекладач. Результати такої організації перевезень відразу перевершили очікування, якщо раніше на маршрут Тегеран- Хоремшахр-Тегеран-Джультфа-Тегеран затрачалося 28-30 днів, то із залученням радянських автомобілістів – 12-14 днів, а рекорд було поставлено автоколоною старшого лейтенанта Н. Седишева – 8 днів.

Залучення громадян Ірану до виконання різного роду робіт, пов'язаних із ленд-лізом, було поширеною практикою – іранці будували залізницю та шосейні дороги, здійснювали збірку літаків та автомобілів, працювали на бензозаправних пунктах та водіями автомобілів під час їх перегону в Радянський Союз. Водії-іранці, які переганяли автомобілі із півдня країни до Астари отримували заробітну плату в 1500 реалів, а у разі своєчасної доставки ще й додатково преміювалися в розмірі 20%. Всього на радянську та британську окупаційні адміністрації працювало до 100 тисяч іранців, яким іранський уряд надав відтермінування від військової служби [126, с.27-29].

В таблиці 3.2 наведено структуру Радянського транспортного управління в Ірані. Відразу слід зазначити, що загальний особовий склад військовослужбовців становив 9173 особи (793 офіцери, 1160 сержанти, 7220 рядових), що за військовими штатами 1943 року, приблизно, відповідало чисельності повнокровної радянській

стрілецької дивізії (9380 солдат та офіцерів). РТУ включало в себе апарат, 2 окремі автомобільні полки, 5 окремих автотранспортних батальйони, 3 окремі дорожньо-експлуатаційні батальйони, 3 окремі дорожньо-будівельні батальйони, окремий місцевий стрілецький батальйон; окремий робочий батальйон, окрему робочу роту, окрему роту підвозу пального, військову автодорожню комендатуру, військові комендатури залізничних станцій та портів, автомобільний загін.



Колона вантажівок Studebaker US6 на шляху з Ірану в СРСР, зима 1943 року

Таблиця 3.2 – Особовий склад Радянського транспортного управління в Ірані станом на 01.10.1943 року, осіб.

| Найменування військової частини | Офіцери | Сержанти | Рядові | Всього |
|---|---------|----------|--------|--------|
| Апарат РТУ в Ірані | 40 | - | - | 40 |
| 6 окремий автомобільний полк | 113 | 200 | 1474 | 1787 |
| 18 окремий автомобільний полк | 142 | 215 | 1217 | 1574 |
| 287 окремий автотранспортний батальйон | 25 | 50 | 408 | 483 |
| 520 окремий автотранспортний батальйон | 24 | 61 | 356 | 441 |
| 528 окремий автотранспортний батальйон | 33 | 38 | 335 | 406 |
| 578 окремий автотранспортний батальйон | 29 | 57 | 402 | 486 |
| 586 окремий автотранспортний батальйон | 32 | 47 | 333 | 412 |
| 11 окремий дорожньо-експлуатаційний батальйон | 46 | 59 | 245 | 350 |
| 67 окремий дорожньо-експлуатаційний батальйон | 47 | 66 | 278 | 391 |
| 70 окремий дорожньо-експлуатаційний батальйон | 45 | 67 | 267 | 379 |

| | | | | |
|---|-----|------|------|------|
| 11 окремий дорожньо-будівельний батальйон | 30 | 29 | 211 | 270 |
| 10 окремий дорожньо-будівельний батальйон | 33 | 38 | 244 | 315 |
| 38 окремий дорожньо-будівельний батальйон | 35 | 47 | 287 | 369 |
| 49 окремий місцевий стрілецький батальйон | 28 | 60 | 212 | 300 |
| 10 окремий робочий батальйон | 14 | 40 | 441 | 495 |
| 80 окрема робоча рота | 8 | 20 | 193 | 221 |
| 288 окрема рота підвозу пального | 8 | 8 | 93 | 119 |
| Радянська військова автодорожня комендатура | 38 | 32 | 134 | 204 |
| Військові комендатури залізничних станцій та портів | 14 | - | - | 14 |
| 1-й автомобільний загін | 8 | 7 | - | 15 |
| Всього | 793 | 1160 | 7220 | 9173 |

Наведено автором за джерелом [191].

На території СРСР перевезення вантажів забезпечували тиліві підрозділи Закавказького, Північнокавказького і Туркестанського військових округів, Каспійські пароплавства – суховантажне «Каспфлот», нафтоналивне «Касптанкер» та нафторейдове «Каспрейдер» (нараховували у своєму складі на початок війни 36 суховантажних суден, 58 морських танкерів, 64 буксирних суден, близько 120 барж загальною вантажопідйомністю 432 тис. тон), Каспійська військова флотилія, порти Астрахані, Баку, Красноводська, Махачкалі, Закавказька та Ашхабадська залізниці. Через порт Баку було здійснено перевалку 1,5 млн тон вантажів, через Красноводський порт – 660 тис. тон, 310 тис тон – доставлено у порт Махачкалі. У серпні 1942 року Каспійську військову флотилію було переведено до складу діючої армії та, окрім забезпечення військових та господарських перевезень, було поставлено завдання протидесантної і протиповітряної оборони Астраханського морського рейду (найуразливіше місце в організації перевезень Волгою та Каспійським морем) та портів на західному узбережжі Каспійського моря. Аджє тільки протягом 1942 року авіацією ворога було атаковано 46 суден Каспійського торгового флоту, 14 із них було потоплено. При цьому, військовими кораблями Каспійської флотилії було збито 6 німецьких літаків.

З метою збільшення обсягів перевезень вантажів транспортом каспійських пароплавств, Наркоматом морського флоту було здійснено днопоглиблювальні роботи в каспійських портах Ірану – Бендершах, Ноушехр, Пехлеві, Бабольсер та Шахсвар. Зазначені роботи виконувалися суднами технічного флоту – земснарядами «Ленкорань» та «Бабушкин». Для координації будівельних робіт було створено «Будівельне управління на півдні Каспію». Вже у 1942 році до перевезень залучалося 15 радянських суден, які транспортували близько 170 тис. тон транзитних військових вантажів. У 1943 році обсяги перевалки вантажів за ленд-лізом через північні порти Іран зросли до 900 тис. тон, для організації перевезення військових вантажів «Каспфлотом» було виділено 32 транспортні судна, які заборонялося використовувати для інших потреб. Щоденно в радянських каспійських портах «перероблялося» до 10 суден. Окрім транспортів до перевезень на Каспійському морі залучалися човни-«туркменки» вантажопідйомністю до 70 тон. До перевезень важкої техніки (середніх танків та артилерійських систем великої потужності) використовувалися пароплави «Казахстан», «Микоян», «Баксовет» та великотоннажні шаланди. Порох перевозився на борту пароплава «Осетин», а для перевезення пального у бочках використовувалися самохідні баржі-гаражі «Автобус», «Моторист», «Мотоцикл», «Пілот» [227, с.289]. Протягом 1944 року каспійськими пароплавствами було перевезено 1,3 млн. тон вантажів, серед яких ліву частку склали танки, гармати, тягачі, бензин, калібрована сталь, залізничні рейки, розбірні понтони, автопокришки, карбід, електрокабель, труби, промислове обладнання та продовольство [28, с.133].

Спеціалізацією Трансіранського маршруту стали поставки вантажних автомобілів та джипів (184 тисячі – близько половини від обсягу поставлених за ленд-лізом). Лише одним автоскладальним заводом ТАР-1 (Truck Assembly Plant) в містечку Андімешк за три роки роботи було зібрано та відправлено до СРСР 78 тис. автомобілів. Аналогічний завод ТАР-2 було побудовано у місті Хоремшахр. В порти Перської затоки автомобілі доставлялися в ящиках у вигляді збірних комплектів. На березі відбувалося великовузлове складання, якість якого на перших порах залишала бажати кращого, оскільки кваліфікація місцевих робітників була вкрай низькою. Згодом якість робіт значно підвищилася, зросла і кількість авто-

мобілів. Якщо у 1942 році середньомісячна їх поставка через Іран становила близько 2 тисяч, то починаючи із 1943 року – від 5 до 10 тисяч в місяць [96, с.38].



*Комплектування вантажних автомобілів
на одному із заводів в Ірані*

Для прийому автомобілів в містах Андімешк, Хоремшахр та Шуайба було створено спеціалізовані пункти, які очолили радянські представники, відповідно, військінженер 3 рангу М. Сергійчик, військінженер 2 рангу В. Маржецький та військінженер 3 рангу Є. Канарчук. Створення пунктів прийомки відразу ж позначилося на якості збірки автотранспорту, який в силу ряду факторів об'єктивного та суб'єктивного характеру залишав бажати кращого. Так у травні 1942 року лише на заводі в Андімешку жоден із 50 автомобілів, поданих для військової прийомки, не був прийнятий через наявність від 25 до 45 дефектів.

Перша партія із 50 автомобілів Dodge була відправлена «власним ходом» із порту Бушир вже 23 лютого 1942 року. Після збору на автоскладальних заводах автомобілі, завантажені вантажем військового призначення, своїм ходом, у складі автоколон, вирушали у 2500 кілометровий маршрут на територію СРСР. Увесь автотранспорт, що надходив по ленд-лізу зосереджувався у азербайджанському прикордонному місті Джульфа, звідки здійснювався подальший його перегін за маршрутом Джульфа-Єреван-Казах-Тбілісі-Орджонікідзе. З цією метою організовувався військово-автомобільний маршрут на якому розгорталися засоби регулювання, зв'язку, технічної допомоги, пункти заправки паливом та харчування шоферів. Для зберігання автотранспорту та запасних частин до нього в містах Джульфа, Астара і Орджонікідзе було створено центральні автомобільні склади. Перегон автотранспорту забезпечувала 1-ша автомобільна бригада Ставки Верховного Головнокомандування, яку було перебазовано із міста Калініна до Єревана та додатково поповнено трьома полками – 12-им і 18-им учбовими автомобільними та 28-им автомобільним СВГ [155].



Транспортні шляхи в Ірані

Перевезення вантажів здійснювалося силами двох автомобільних полків, у штаті яких налічувалося по 1017 автомобілів та 5 окремими автомобільними батальйонами (287-им, 520-им, 528-им, 572-им, 586-им) по 600 вантажних автомобілів кожен. Для забезпечення ремонту автотранспорту було розгорнуто 321-ий та 322-ий ремонтно-відновлювальні батальйони та передано потужності Бакинського авторемонтного заводу. З метою організації оперативного підвозу паливо-мастильних матеріалів було організовано спеціальну роту у складі 100 «Студебекерів»-заправників. Всього ж у складі Радянського транспортного управління в Ірані перебувало близько 5200 автомобілів, експлуатація яких здійснювалася у винятково важких кліматичних умовах.

Для прийому військових та транспортних літаків, їх технічного обслуговування, підготовки пілотів до бойового використання авіа-техніки, обслуговування перельотів було створено авіаційні бази на території Ірану (Тегеран і Абадан) та Азербайджану, так звана, «південна» траса авіаційного ленд-лізу. З метою перегону авіа-техніки було сформовано два радянських авіаційних підрозділи для перегону ленд-лізівських літаків.

Рішення про створення радянської авіаційної бази на півдні Ірану було прийнято у січні 1942 року. Вже 2 лютого на місце прибули 80 осіб з числа радянських військових, інженерів і обслуговуючого персоналу для налагодження роботи авіаційної бази та прийняття літаків по ленд-лізу. Через рік їх кількість збільшилася до 165 осіб. Перший літак «Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston» було прийнято наприкінці цього ж місяця, а до травня було зібрано ще 92 літаки. Перший перегон 5 літаків в СРСР відбувся 01 квітня 1942 року, усі вони були передані для вивчення у Науково-дослідний інститут ВПС. Усю збірку здійснювали англійські, а згодом американські фахівці фірми «Douglas», доставлені із США пароплавами у кількості близько 300 осіб. Згодом, вони були замінені на спеціалістів американської 18-ої авіаційно-ремонтної групи. Як правило, літаки прибували на морських транспортах, запаковані у дерев'яні ящики, які розвантажувалися у порту Абадана. Після збірки літака та встановлення на ньому озброєння, його обліт здійснювали британські або американські пілоти. Радянські ж пілоти займалися перегонем літаків безпосередньо в СРСР із посадкою в Тегерані, де здійснювався профілактичний огляд літаків [69].



*Командири авіаційної бази в Абадані
полковник Муравйов В.С. та генерал-майор Образков І.А.*

Командирами авіаційної бази в Абадані були полковник Муравйов В.С., а після його загибелі в авіаційній катастрофі 28 лютого 1942 року – полковник (із березня 1943 року – генерал-майор) Образков І.А.

Авіабаза в Тегерані (аеродром Кола-Морге) виконував роль проміжного пункту на шляху перельоту із південного Ірану до кінцевого пункту призначення – міст Аджикабул і Кіровабад (зараз – Гянджа, Азербайджан). Тегеранську авіабазу, де по штату числилося 26 радянських військовослужбовців охороняв цілий мотострілецький полк військ НКВД. Вздовж траси перегону літаків було створено спеціальні авіаційні комендатури, оснащені радіозв'язком та радіокомпасами та пости метеорологічного спостереження. У якості запасних аеродромів для вимушених посадок було створено майданчики у містах Казвін та Пехлеві за які відповідали ВПС Закавказького фронту.

6-ий перегоночний полк майора Міщенко було сформовано 10 лютого 1943 року у складі 3 ескадрилей та ланки управління – всього 31 екіпаж. Кожна ескадрилья полку спеціалізувалася на перегоні певного типу літаків: 1-а – «Bell P-39 Airacobra», 2-а – «Curtiss

Р-40 Warhawk», 3-а – на усіх інших, а сам полк увійшов до складу ВПС Закавказького фронту. Штаб полку перебував у місті Кіровабад, який спочатку було визначено кінцевим пунктом перегону, а із зміною її у червні 1943 року на місто Аджикабул (Азербайджан), передислокувався на розміщену поряд залізничну станцію Казимагомед. В Аджикабулі літаки передавалися 25 запасному авіаційному полку, який здійснював перепідготовку пілотів на літаки ленд-лізу. За рахунок вмілої організації перегону лише в 1943 році за цим маршрутом було перегнано 2386 літаків Р-39 та Р-40, із яких було втрачено лише одну машину.



*Збірка літаків-винищувачів Curtiss P-40 Warhawk
на авіаскладальному заводі в Ірані, грудень 1942 року*

З метою доставки в СРСР літаків Douglas A-20 із пілотів цивільної авіації в січні-лютому 1942 року було сформовано перегонну групу у складі 10 екіпажів під командуванням капітана Ф. Хруцького, які доставляли літаки в Азербайджан у розпорядження 4-ої запасної авіаційної бригади [87, с.51]. Про особливості перегону літаків південним маршрутом свідчать відомості наведені у наго-



Капітан Хруцький Ф.А.

родному листі на Ф. Хруцького – «працюючи у транспортному загоні з серпня 1942 року командиром корабля ЛП-2 зробив 80 рейсів на трасі Кіровабад-Абадан протяжністю 1465 км, перекинувши 600 чоловік льотно-технічного складу і доставив в Радянський Союз з Ірану 40000 кг імпорتنних вантажів. Працює на трасі, що проходить у пустельно-гірському рельєфі, що сягає висоти 4400 метрів. Виконуючи завдання при будь-якій погоді у зимовий і осінній період, літаючи переважно у хмарах, на висоті, що доходить до 5000 метрів, без кисню, він досконало оволодів технікою сліпого польоту на гра-

ничній стелі із повним завантаженням літака. Літаючи на трасі погано обладнаною радіозв'язком, у малонаселеному районі, при відсутності лінійних орієнтирів відмінно вивчив трасу польотів. За період роботи у транспортній ескадрильї перегнав в Союз 21 Б-3 і Б25, облітав 30 Б-3».

Не дивлячись на величезний досвід, отриманий в ході перельотів, літак С-47 «Douglas» під керуванням пілота Абаданської авіаційної бази, майора Хруцького Федора Архиповича пропав безвісти 09 лютого 1944 року. Лише наприкінці березня 1944 року, після тривалих пошуків, його знайшли у 105 кілометрах від міста Ісфаган – літак врізався у скалу на висоті 3300 метрів, усі члени екіпажу та пасажери, що були на борту загинули.

Окрім того, існувала практика коли пілоти радянських бойових авіаполків приймали літаки особисто в Ірані та, після їх освоєння, самостійно вилітали на фронт. Одним із таких полків був 16-ий гвардійський авіаційний полк у якому воював на винищувачі «Bell P-39 Airacobra» майбутній тричі Герой Радянського Союзу О.Покришкін. Як пригадував він у своїх ме-



*Повітряний ас
О. Покришкін у куртці
туну «bomber jacket»*

муарах – «...Наш полк, завершивши переучування на «аерокобрах», протягом деякого часу ждав нових літаків. Їх мали доставити для нас із Тегерана спеціальні льотчики-перегонники. Та чомусь машини не прибували. Нарешті хтось вирішив, що ми самі зможемо одержати літаки за кордоном. До Ірану ми вилетіли на транспортному Лі-2. Гірський кряж Ельбрус, який пролягав між долиною Кури і персидськими степами, ми подолали на великій висоті і там, за перевалом, незабаром побачили місто з білими палацами і мечетями. У небі над Тегераном, поки літак робив звичайне перед посадкою коло, ми розглядали чуже східне місто. Винищувачі стояли на аеродромі щільними довгими рядами. Нам не терпілось негайно вертатися додому. Та наш час тут не дуже щадили: хоч і знали, що прибуде група льотчиків за «кобрами», а чомусь не підібрали лідера, який мав провести нас на зворотному маршруті через гори...» [145, с. 183-184].

Стратегічне значення Іранського коридору почало зменшуватися із осені 1944 року, коли, внаслідок капітуляції Румунії та далекоглядної відмови Туреччини вступити у війну на боці Німеччини, з'явилася можливість транспортувати вантажі Середземним морем до чорноморських портів СРСР. Це було більш економічно вигідно, оскільки значно зменшило усі види затрат на перевезення, в першу чергу, часові. Останніх два судна із вантажами для Радянського Союзу прибули в Перську затоку в грудні 1944 року. Починаючи із лютого 1944 року відбувалося згортання радянської логістики в Ірані – розформовувалися окремі обслуговуючі підрозділи, ремонтні і бензозаправні пункти, бази паливо-мастильних матеріалів, польові армійські автомобільні склади.



Радянські льотчики на авіабазі Ададан

З осені 1944 року автотранспортні батальйони, а згодом і полки, почергово почали виводитись в СРСР та використовуватись у народному господарстві – для перевезення бавовнику, урожаю зернових культур, підвозу води, будівництва доріг в Україні та на Північному Кавказі. Окрім цілком мирних цілей, частина військових була направлена у розпорядження Закавказького фронту та використовувалася для обслуговування та охорони складів в Одесі, нафтопромислів в Угорщині. Проте радянські війська залишалися в Ірані до травня 1946 року. Вони несли охорону налагоджених сухопутних комунікацій між півднем Ірану та портами на півдні Каспійського моря і перепускними пунктами на радянсько-іранському кордоні.

3.4 Повітряна траса Аляска-Сибір і не тільки

Враховуючи критичний стан радянських ВПС, спочатку Великобританія, а потім і США, взяли на себе зобов'язання частково

«закрити» потребу СРСР у винищувальній та ударній авіації шляхом організації поставок за системою ленд-лізу. Починаючи із 1941 року постачання здійснювалося методом перевезень літаків вантажними суднами у складі Північних конвоїв в порти Архангельська та Мурманська, згодом, у 1942 році, з'явився маршрут через Іранський коридор, проте найбільш результативним виявився шлях повітряного перегону по трасі Аляска-Сибір (АЛСІБ), який функціонував із осені 1942 по літо 1945 років.

26 липня 1941 року В. Черчілль у своєму особистому посланні до Й. Сталіна повідомив, що його кабінет прийняв рішення надіслати в СРСР необхідні для організації оборони засоби: 400 літаків Р-40 «Warhawk Tomahawk», 3 млн. пар взуття, олово, джгут, каучук шерсть [25, с. 98]. Із 29 вересня по 01 жовтня 1941 року в Москві відбулася тристороння конференція союзних держав, одним із результатів якої стало зобов'язання Великобританії та США у найближчі 9 місяців поставити 3600 бойових літаків. В свою чергу, таке зобов'язання вимагало створення ефективних ланцюжків їх транспортування. Одним із таких маршрутів було визначено перегін літаків через східні райони СРСР.

Фахівці запропонували три варіанти маршруту перегону літаків із Аляски до Радянського Союзу. Перший із них – уздовж Північного морського шляху (над узбережжями Чукотського, Східно-Сибірського Карського, Баренцевого морів та моря Лаптевих), другий варіант передбачав переліт із Аляски в Комсомольськ-на-Амурі через Камчатський півострів, проте ДКО було обрано третій варіант – Аляска-Красноярськ [102, с. 57]. Загальна довжина маршруту перегону літаків повинна була скласти близько 14 тис. км., із яких: близько 3 тис. км. – із авіабудівних заводів США через територію Канади на Аляску, 6,5 тис. км. – із Аляски до Красноярська та майже 4 тис. км. – від Красноярська до європейського театру бойових дій.

При цьому враховувалася ціла низка вигод і переваг:

- по-перше, більшу частину року над майбутньою повітряною трасою панували антициклони, що зумовлювали суху погоду влітку та морозну і ясну – взимку;
- по-друге, мінімальна тривалість польоту над водною поверхнею (лише через Берингову протоку, ширина якої у найвужчому місці становить 86 км);

- по-третє, великі населені пункти де можна було побудувати аеропорти чи злітно-посадкові смуги, або ж реконструювати існуючі, ділили усю протяжність траси на, приблизно, однакові відрізки;
- по-четверте, місто Красноярськ було зручним кінцевим пунктом призначення, оскільки знаходилося на Транссибірській магістралі, що давало можливість подальшого транспортування літаків окрім власного ходу ще й залізничним транспортом, чим економився моторесурс авіадвигунів та знижувався ризик втрати літаків під час їх подальшого перегону в європейську частину країни.

Поряд із позитивними сторонами використання повітряної траси за вказаним напрямком необхідно виділити і ряд суттєвих труднощів до яких варто віднести те, що станом на осінь 1941 року між Красноярськом та Чукоткою не було не тільки мінімально необхідної кількості аеродромів, але й навіть злітно-посадкових смуг, засобів радіозв'язку, матеріально-технічного, навігаційного і метеорологічного забезпечення, не кажучи вже про ангари для техніки, житлові та господарські приміщення для пілотів та аеродромного персоналу. Коли начальник метеослужби штабу ВПС інженер-підполковник В.М. Сперанський звернувся до Головного управління гідрометеослужби Червоної армії з проханням про сприяння в оперативному отриманні матеріалів по кліматичному опису майбутніх ділянок траси і аеродромів, то отримав відповідь – «в частині кліматичного опису вказаної траси та аеродромів, повідомляю, що Управління необхідними матеріалами не володіє» [157, с. 30-31]. До початку війни в районах майбутньої траси авіаційні перельоти були вкрай рідким явище та здійснювалися найбільш підготовленими пілотами полярної авіації із використанням гідролітаків та літаків з лижним шасі.

09 жовтня 1941 року побачила світ постанова Державного комітету Оборони № 739с «Про повітряну лінію Красноярськ-Уеллен», якою Головне управління Цивільного повітряного флоту (ГУ ЦПФ) зобов'язувалося до 30 грудня 1941 року підготувати та відкрити зазначену повітряну лінію з проміжними аеродромами в Кіренську, Якутську, Берелеху, Анадирі. В якості запасних майданчиків було визначено населені пункти Марково, Сеймчан, Зирянка, Олемкінськ, які виводилися з підпорядкування Головного управління Північного морського шляху та «Дальстрою» НКВС та передавали-

ся ГУ ЦПФ разом із обслуговуючим персоналом, приміщеннями, обладнанням, паливом та автотранспортним парком [150, с. 522-525].

Начальником будівництва авіалінії було призначено керівника планово-економічного відділу ГУ ЦПФ Чусова Д.Є., який раніше працював у Східно-Сибірському управлінні цивільної авіації та добре знав місцеві особливості. Якщо до Якутську місцевість ще була більш-менш обжитою та відомою то далі будівництво траси велось у малообжитій, або ж безлюдній місцевості. Пошук майданчиків для нових аеродромів здійснювався переважно повітряним методом за допомогою літаків ЛП-2 (ліцензійована радянська копія американського транспортного літака Douglas DC-3), в окремих випадках пошуковців доводилося доправляти для обстеження визначеного району за допомогою парашутного десантування. За умов наземного способу пошуку використовувалися оленячі та собачі упряжки, переміщення на лижах та власним ходом. Величина пройденого шляху для визначення місця розташування кожного нового аеродрому становила від 400 до 700 кілометрів. При цьому, учасники експедиції дуже залежали від оперативності та достовірності метеорологічних зведень, можливості підтримки радіозв'язку із землею, оскільки метео- та радіостанцій у цих краях було вкрай мало.

Дослідивши весь маршрут штаб авіатраси вирішив змінити кінцеве місце призначення, оскільки вивчення погодних та гідрологічних умов переконали в непридатності останніх пунктів траси – Уеллену (через часті тумани) та Анадиря (через заболочену тундру). У якості кінцевого пункту траси було обрано селище Уелькаль, розташоване на узбережжі Берингового моря, приблизно на півдорозі між Уелленом та Анадиром. Неподалік (за чукотськими мірками) Уелькаля, біля селища Марково, в гірській улоговині, вирішено було побудувати резервний дублюючий аеродром [112, с. 47].

Особливістю створення траси стали її побудова у винятково короткий термін із використанням місцевих трудових ресурсів, в тому числі, силами ув'язнених ГУЛАГу – спеціального будівництва НКВС № 218. Будівництво велось на вічній мерзлоті за складних погодних умов, при низьких температурах. Великі труднощі створювала і логістика. Дуже часто будівельні матеріали, транспорт, будівельну техніку, паливо, продукти харчування доводилося пе-

реправляти повітряним шляхом. В Уелькаль, який розташовувався на березі моря, була можливість транспортування вантажними судами, проте часті шторми в цьому районі утруднювали розвантаження кораблів. Так, дерев'яні бруси для будівництва злітно-посадкової смуги довелося скидати просто у море, яке своїми хвилями викидало їх на берег, при цьому розкидаючи на кілька кілометрів уздовж берегової лінії. Цікаво, що побудована із цих брусів злітно-посадкова смуга функціонувала до 1962 року.



*Будівництво злітно-посадкової смуги
з металічних решіток на аеродромі Марково*

Для будівництва аеродромів на території Сибіру спочатку морем, а потім по річці Лені доставлялись із США металічні решітки для будівництва злітно-посадкових смуг, техніка, будівельні матеріали, пальне, продукти харчування. Відчувалася значна нестача будівельної та транспортної техніки, станом на осінь 1942 року будівельні та ремонтні роботи і перевезення на трасі забезпечувалися 9 тракторами, 17 автомобілями, 15 бензозаправниками і бензоцистернами та 10 водо- і масло заправниками. Починаючи з 1943 року в Анадирському порту було організовано флот-плавбазу із 23 самохідних барж, який, використовуючи річкові системи Лени, Коліми, Анадира, забезпечили продовольством та пальним ключові аеродроми АЛСИБу.

Вже у листопаді 1941 року почалася реконструкція існуючих аеродромів: в Красноярську подовжили 2 злітно-посадкові смуги, розширили та обладнали стоянки для літаків; в Якутську здійснили дообладнання аеродромної інфраструктури. У Кіренську, Сеймчані та Уелькалі до осені 1942 року аеродроми були побудовані із «нуля». Саме ці 5 авіаційних баз прийняли на себе усю важкість та складність перегону літаків. Окрім базових аеродромів довелося розбудовувати і мережу запасних та аварійних авіаційних майданчиків у Алдані, Олекмінську, Оймяконі, Берелеху. Марково, Бодайбо, Вітімі, Усть-Мая, Хандизи, Зирянці, Анадири.

На початку серпня 1942 року наказом заступника Народного комісара оборони СРСР армійського комісара 1 рангу Ю. Щаденка було сформовано[152]:

- Управління Красноярської повітряної траси та визначено його місце дислокації в м. Якутськ. Командир – полковник І.П. Мазурук;

- Військове представництво Військово-повітряних сил Червоної армії у м. Фербенкс (штат Аляска). Командир (із вересня 1942 року) – полковник М. Мачин, який до того часу очолював 207-му змішану авіаційну дивізію;

- 1-шу авіаційну бригаду по перегону літаків у складі: однієї ескадрильї лідерів «Boston МК III» (6 груп по 2 екіпажі у кожній); одного змішаного авіаполку літаків Б-25 «Mitchell» і «Boston МК III» у складі однієї ескадрильї Б-25 «Mitchell» та 4 ескадрильї «Boston МК III»; двох авіаполків літаків Bell P-39 «Airacobra» і P-40E «Kittyhawk» у складі 8 ескадрилей кожен. Місцем дислокації було визначено Красноярськ. Командир – підполковник Н.К. Романов.

На формування 1-ї бригади використовувався особовий склад 185-ого, 416-ого, 187-ого, 41-ого винищувального та 561-ого і 794-ого бомбардувальних авіаполків, які, на той час, перебували у складі Волховського, Воронежського, Сталінградського фронтів і Архангельського військового округу. Управлінню кадрів ВПС належало до 15 вересня 1942 року відібрати та підготувати для укомплектування перегонної авіабригади 284 екіпажі, в тому числі, 12 екіпажів Б-25 «Mitchell», 112 екіпажів «Boston МК III», 160 екіпажів Bell P-39 «Airacobra» і P-40E «Kittyhawk». З Далекосхідного фронту до складу бригади виділялося 30 екіпажів пілотів-винищувачів та

30 екіпажів пілотів-бомбардувальників, які мали досвід польотів у складних метеорологічних умовах та уночі. Від авіації далекої дії передавалося 10 екіпажів, а від Головного управління Північного морського шляху – 3 екіпажі. Зі складу авіаційної групи, що переганяла літаки з Ірану виділялися 7 екіпажів з досвідом польотів на Б-25 «Mitchell» та 10 екіпажів – із досвідом польотів на «Boston МК III». Для пілотів-перегонщиків та особистого складу аеропортів траси АЛСИБ встановлювалися підвищені норми харчування.



Полковник Мазурук І.П.



Полковник Мельников О.Г.

Проте, на практиці, було сформовано 1-шу перегонну дивізію (командири – полковник І.П. Мазурук (1942-44 рр.), генерал-майор О.Г. Мельников (1944-45 рр.)). Дивізія перебувала у підпорядкуванні ГУ ЦПФ, а її штаб розташовувався у м. Якутськ. На кінець 1942 року до штату дивізії входив 681 авіатор, в тому числі, командирів бомбардувальників – 78; винищувачів – 95; командирів транспортних літаків – 26; других пілотів – 25; штурманів – 59; бортрадистів – 123; осіб технічного складу – 275 [72, с. 260]. Пілот-перегонщик М. Лейфман пригадує, що для маршруту Фербенкс-Уелькаль намагалися підбирати досвідчених льотчиків Цивільного повітряного флоту та полярної авіації; для ділянки Уелькаль-Сеймчан – мор-

ської авіації та із фронтовим досвідом; для решти полків ніякого особливого відбору не проводилося, могли взяти пілота який тільки закінчив авіаційне училище. Для обслуговування мережі аеродромів, які використовувалися для організації перельотів, додатково залучалося ще більш ніж 2000 персоналу, половина із якого були вільнонайманими працівниками.



*Командування 1-ої перегонної авіаційної дивізії.
Зліва-направо: начальник штабу - полковник І Прянішніков,
начальник політвідділу - підполковник О. Пушкарський,
командир – полковник І.Мазурук, заступник командира по льотній
частині – полковник О.Мельніков*

В якості основного місця базування радянської військової місії та бази пілотів-перегонщиків на Алясці було обрано аеропорт Ледд-філд біля Фербенкса, хоча спочатку основним претендентом була авіабаза Маркс-філд, від якої змушені були відмовитись, оскільки вона розташовувалася в зоні ураження японської авіації, адже влітку 1942 року японська армія висадила свої десанти та захопила Алеутські острови.

Радянський гарнізон на Алясці складався із двох військових підрозділів – 1-ого перегонного авіаційного полку та Базис військової прийомки. До складу полку входили пілоти та борттехніки літаків,



*Мачин М.Г. – керівник
радянського військового
представництва на Алясці*

а штат Бази було сформовано за рахунок інженерно-технічного складу, відділу спецв'язку, господарських служб. Керівником гарнізону був командир Бази в обов'язки якого входили: підготовка та прийомка літаків; передача їх льотчикам полку; технічне забезпечення перельоту через аеродроми на американській ділянці траси; прийомка, облік та відправка вантажів, прийомка та відправка пасажирів; господарське забезпечення функціонування полку та Бази; ведення переговорів із представниками армії США з приводу виконання вищезазначених питань.

Авіабаза Ледд-Філд (м. Фербенкс) була найкраще обладнаною авіабазою на Алясці та

майже повністю використовувалася для обслуговування перегону літаків. До її інфраструктури входили 4 великі ангари з обігрівом, кожен з яких вмщав більше 60 літаків, командна вишка, клуб, кінотеатр, двоповерхові дерев'яні будинки для проживання пілотів, гуртожитки для обслуговуючого персоналу. На аеродромі було побудовано 2 злітно посадкові смуги кожна з яких сягала 1500 метрів – у довжину та 50-60 метрів – у ширину. Усі під'їзні шляхи до аеродрому були заасфальтовані, або ж залиті бетонним розчином. Авіабаза у м. Ном була менш обладнаною, та використовувалася винятково як проміжний пункт для перегону літаків на Чукотку [68].

Американські пілоти зі складу 7-ї перегонної групи Алякинського крила Транспортного командування забирали літаки із заводів у Санта-Моніці, Сіетлі, Баффало і Ніагара-Фолз та переганяли їх у відправну точку АЛСИБу – місто Грейт-Фолс (штат Монтана), після чого здійснювали переліт через територію Канади на Аляску. Алякинське крило за своїм масштабом приблизно дорівнювало

радянській авіаційній дивізії та складалося із трьох ескадр (полків), у складі кожного з яких перебувало по чотири авіагрупи (ескадрильї), кожна з яких налічувала від 7 до 12 пілотів. Причому, американська система перегону була наскрізною – один пілот переганяв один літак на усьому протязі маршруту (на відміну від радянської системи перегону, яка була естафетною). В Ледд-філді здійснювалося приймання літаків радянською стороною, за необхідності місцеві майстерні здійснювали їх ремонт та наносили радянські розпізнавальні знаки.



Винищувачі на аеродромі Ледд-філд в очікуванні перегону

З метою забезпечення матеріально-технічного постачання, переміщення персоналу, спрощення логістики на американській стороні АЛСИБу між урядами США та Канади було підписано угоду про будівництво Аляско-Канадської військової магістралі – сухопутного шляху що з'єднував міста Доусон-Крік в канадській провінції Британська Колумбія та Дельта Джанкшен, яке розташовувалося в Алясці на 160 км південніше Фербенкса та сполучалося із останнім шосе Річардсона.



Група радянських та американських авіаторів планує перший переліт на трасі, аеродром Ледд-Філд, 4 жовтня 1942 року

Угода передбачала будівництво та обслуговування дороги за рахунок коштів американського бюджету і повну її передачу під юрисдикції Канади через 6 місяців після закінчення війни. Канадці дозволяли безмитне перевезення цим шляхом людей, вантажів, техніки; безкоштовне використання для будівництва дороги місцевих матеріалів та звільняли будівельників дороги від канадських податків. Інженерно-будівельний корпус США приступив до виконання робіт у березні 1942 року. Першими уздовж дороги пройшли військові топографи, згодом в Доусон-Крік прибули 7 полків американських інженерних військ, що налічували 11 тисяч солдат (переважно афроамериканців). В Каліфорнії для потреб будівництва дороги було конфісковано річкові судна, локомотиви, необхідну дорожню техніку. Загальна вартість виконаних робіт склала 140 млн дол США, було побудовано 133 моста, більше 800 водопропускних зливів, середньодобове будівництво дороги становило 13 км. Будівельні роботи було закінчено 28 жовтня 1942 року. Дорога запрацювала з 01 грудня 1942 року, щоденно на ній для транспортування вантажів в інтересах АЛСИБу було задіяно 1400 автомобілів вантажопідйомністю в 10 тон [173, с. 27-28].

Для навігаційного вдосконалення маршруту уздовж усієї американської його частини, із інтервалом у 100 миль, було розгорнуто мережу метеорологічних станцій та постів. Аналогічно було із системою радіомаяків, які працювали цілодобово.

Для спрощення організації перегону траса АЛСИБ була поділена на 5 ділянок:

- Фербенкс-Уелькаль, довжиною 1493 км, маршрут пролягав над долиною річки Юкон до міста Ном (860 км), далі прямував через Берінгову протоку та над тундрою східної Чукотки (ще близько 700 км). Район перельоту характеризувався, зазвичай, поганою погодою;
- Уелькаль-Сеймчан, довжиною 1450 км, маршрут проходив над центральною Чукоткою та Колимським гірським пасмом;
- Сеймчан-Якутськ, довжиною 1167 км, маршрут проходив в умовах високогір'я, над Верхоянським та Черським гірськими пасмами із використанням пілотами кисневих масок;
- Якутськ-Кіренськ, довжиною 1330 км, маршрут пролягав над безлюдною тайгою;
- Кіренськ-Красноярськ, довжиною 960 км, маршрут було прокладено над глухою тайгою, частково поблизу річки Лена.



Радянська та американська ділянки траси АЛСИБ

В науковій літературі та публіцистиці, присвяченій проблемі АЛСИБу побутує думка, що до складу перегінної дивізії увійшло 5 перегонних авіаполків, кожен із яких обслуговував окрему ділянку траси. Насправді це не зовсім так. Почнемо із того, що до складу дивізії, в різний час, входило 6 перегонних авіаційних полків (ПАП) із номерами 1, 2, 3, 4, 5, 7; транспортний авіаційний полк за номером 8 та транспортна авіаційна ескадрилья на літаках Douglas C-47. Закріплення полку за окремою ділянкою траси носило умовний характер – все залежало від того чи була вільна ескадрилья для продовження перельоту, якщо її не було, то пілоти автоматично продовжували перегон до наступного аеродрому.



Полковник Васін Н.С.

1-ий ПАП – місцем базування було визначено м. Фербенкс (Аляска). Командири: підполковник П.В. Недосекін (1942-43 рр.), полковник Н.С. Васін (1943-45 рр.), майор К.П. Барченко (1945 р.). Командир полку Н. Васін за період із лютого 1943 р. по вересень 1944 р. особисто перегнав 52 винишувачі, налітавши при цьому 302 години. Організаційно полк складався із 2 винишувальних (по 10 пілотів) та 2 бомбардувальних (по 10 екіпажів) ескадрилей та 2 екіпажів-«лідерів», що виконували роль провідників. Льотний склад становив близько 100 осіб, технічно-обслуговуючий та допоміжний персонал – близько 70 осіб. У січні 1943 року полк був передіпорядкований начальнику військової прийомки ВПС на Алясці полковнику Мачину у зв'язку із виокремленням частини траси АЛСИБу Фербенкс-Ном-Уелькаль в самостійну ділянку.

2-ий ПАП – місцем базування було визначено м. Уелькаль (Чукотка). Командири: підполковник Н.С. Васін (1942 р), підполковник О.Г. Мельников (1943-1944 рр.), підполковник М.І. Павленков (1944-1945 рр.). Командир полку М.І. Павленков, який



Підполковник Павленков М.І.



Майор Фролов Б.І.

займався перегоним літаків із самого початку функціонування траси – із осені 1942 року. Спочатку командиром ескадрильї у різних полках дивізії, що дало йому змогу добре вивчити повітряну трасу, а згодом – заступником командира 2-ого ПАПу, який очолив осінню 1943 року. Осінню 1944 року був нагороджений орденом Леніна – за весь період роботи на трасі перегнав 106 бойових літаків Б-25 «Mitchell» та «Boston МК III», на ділянці протяжністю більше 1000 км., налітавши при цьому 570 годин.

3-ій ПАП – місцем базування було визначено м. Сеймчан (Магаданська область). Командири: підполковник Ф.А. Твердохлебов (1942-1944 рр.), майор Б.І. Фролов (1944-1945 рр.). Полк обслуговував найважчий для перельотів район траси, який пролягав над високогірними територіями, пілотам доводилося здійснювати переліт на великій висоті, в кисневих масках, при дуже низькій температурі. Це обумовило високу плинність пілотів у полку – за 3 роки в полк прибуло 109 льотчиків, а 120 пілотів його покинули. Не дивлячись на ці обставини, майор Б. Фролов за період з серпня 1942 по тра-

вень 1944 років перегнав у складі полку, на своїй ділянці АЛ-СИБУ 155 літаків Б-25 «Mitchell», при цьому 147 разів – у якості лідера групи, не допустивши ні однієї польотної пригоди, за що був нагороджений орденами Червоної зірки та Вітчизняної війни 1 ступеня. Взимку 1943-4 років, за умов низької температури, яка подеколи сягала -50 C^0 , у якості лідера групи здійснив 47 перегонів на маршруті Сеймчан-Якутськ. Після закінчення війни продовжив свою службу у ВПС до серпня 1960 року, яку закінчив у званні генерал-майора.



Підполковник Власов І.П.

4-ий ПАП – місцем базування було визначено м. Якутськ. Командири: підполковник П.Є. Смоляков (1942-1943 рр.), підполковник І.П. Власов (1943-1945 рр.). Із нагородного листа на командира 4-ого ПАПу І. Власова від 11 вересня 1945 року можна з'ясувати окремі епізоди та факти із діяльності полку «... за час командування полком перегнано фронту 7021 літак. За період війни з Японією полк освоїв нові маршрути для перегону літаків в інтересах Далекосхідного та Забайкальського фронтів: Якутськ-Куйбишевська-Хабаровськ-Владивосток; Марково-Петропавловськ-на-Камчатці;

Якутськ-Укурей протяжністю від 1300 до 3000 км. На цих ділянках особистим складом полку перегнано 140 літаків типу Bell P-63 Kingcobra та Douglas A-20». ... За час перебування в дивізії особисто підполковник І. Власов перегнав 219 літаків у якості лідера». Підполковник І. Власов був учасником радянсько-фінської війни, протягом якої здійснив 52 бойових вильоти, за що був удостоєний в березні 1940 року звання Героя Радянського Союзу. Після війни продовжив військову службу, загинув у авіакатастрофі в лютому 1957 року.



Підполковник Пронюшкін І.І.

ні літаків по Іранському маршруту на лінії Басра-Кіровабад, де особисто перегнав 9 літаків, а його ескадрилья – 96. На трасі Алсибу, в



Підполковник Тихоміров Б.К.

5-ий ПАП – місцем базування було визначено м. Кіренськ (Іркутська область). Командири: підполковник П.П. Матюшин (1942-1944 рр.), підполковник І.І. Пронюшкін (1944-1945 рр.). На момент призначення командиром полку І. Пронюшкіна (квітень 1944 року), який до цього займав посади заступника командира 1-ого та 4-ого ПАПів, полк мав велику кількість польотних аварій і пригод, аморальних проступків та дисциплінарних порушень. Сам підполковник І. Пронюшкін літав на трасі Алсиб із серпня 1942 року, а до цього часу займав посаду командира ескадрильї, яка була задіяна у перего-

ні літаків по Іранському маршруту на лінії Басра-Кіровабад, де особисто перегнав 9 літаків, а його ескадрилья – 96. На трасі Алсибу, в якості лідера групи здійснював перельоти на відрізках від Фербенкса до Красноярська. Таким чином було здійснено 168 групових перельоти, якими було доставлено в СРСР до 1300 літаків різних типів. В 1945 році 5-ий ПАП здійснював перегон літаків для Забайкальського та Далекосхідного фронтів (за тими ж маршрутами що і 4 ПАП було перегнано 250 літаків типу Bell P-63 Kingcobra та Douglas A-20 [213].

7-ий перегонний наскрізний авіаційний полк було сформовано у лютому 1943 року із найдосвід-

ченіших пілотів для наскрізного (із врахуванням американського досвіду) перегону літаків з Фербенкса до Красноярська. Місце базування – Якутськ. Командир – майор І.М. Дроздов, підполковник Б.К. Тихоміров. Через вкрай важкі умови польоту та низьку ефективність перегону літаків на надвеликій відстані (до 6000 кілометрів) полк було розформовано в травні 1943 року.



*Підполковник
Пуцинський В.О.*

8-ий транспортний авіаційний полк було сформовано в червні 1943 року. Його штатна чисельність складала 102 людини, а основне призначення – перевезення льотного складу ПАПів до місць передачі літаків. Місце базування – м. Якутськ. З листа на нагородження командира полку підполковника В.О. Пуцинського орденом Вітчизняної війни можна дізнатися про основні показники діяльності цього полку – *«перевезено 10035 тон імпортованих та вітчизняних вантажів, 71560 осіб льотного складу перегонних полків та пасажирів, перегнано 420 літаків Douglas C-47 з Уелькаля до Красноярська і до Москви на відстань від 5000 до 10000 км. Здійснено 7850 рейсів загальним*

нальотом 43548 годин, із них вночі – 2439 годин, «сліпого» польоту – 2679 годин, пройдено 7156000 км. ... У полку підготовлено та випущено для самостійного польоту на літаку С-47 в якості: командирів корабля – 46 осіб, другого пілота – 52 особи, борттехніків – 35, бортрадистів – 43 особи» [214]. Пілоти полку виконували спецзавдання по доставці особливо важливих пасажирів на територію СРСР та Аляски. Одна із ескадрилій полку (№7) приймала участь у бойових діях з японцями влітку 1945 року, її пілоти висаджували десанти у Харбіні та Мукдені, доставляли боєприпаси та пальне радянським військам.

Транспортна авіаційна ескадрилья була сформована у квітні 1943 року із 20 відбірних екіпажів Цивільного повітряного флоту

та полярних льотчиків. Основне призначення – перевезення екіпажів перегонних полків на майданчики для прийому-передачі літаків, перевезення вантажів, перегон транспортних літаків Douglas C-47, що поставлялися в СРСР за системою ленд-лізу.

В 1942 році прийом літаків в Красноярську здійснював 45-ий запасний авіаційний полк, який не мав достатніх сил та потужностей для обслуговування перегону такої кількості літаків. В 1943 році, під Красноярськом, на аеродромі Ємельяново було сформовано 15-ту авіаційну базу. Основними завданнями, які ставилися перед нею стали: прийомка літаків, які переганялися повітряною трасою з Аляски, виконання регламентних робіт, зберігання та передача перегонним групам, маршовим полкам, авіачастинам діючих фронтів і відправка літаків залізничним транспортом у фронтові авіачастини зі своїми представниками для здачі їх на місці призначення; прийом, реєстрацію та відправка залізничним та повітряним транспортом авіатехнічного майна та арктичного імпортного майна, яке прибувало Красноярською повітряною трасою.



Переліт над Верхоянським хребтом

До перегону літаків із Красноярська у західному напрямі залучалися як фронтові полки, що проходили навчання на американські літаки, так і спеціально створені авіаційні підрозділи [191, с. 53]:

- 17-а окрема перегонна ескадрилья, із серпня 1944 року розгорнута в 222-ий авіаційний полк перегону літаків-бомбардувальників;
- 857-ий окремий авіаційний полк перегону літаків-бомбардувальників;
- 65-ий окремий авіаційний полк особливого призначення авіацій Військово-морського флоту;
- 2-ий окремий авіаційний полк перегону літаків авіації Військово-морського флоту.

У доповідній записці народного комісара зовнішньої торгівлі СРСР А. Мікояна зазначається, що за період із 7 жовтня 1942 року по 1 серпня 1943 року по Красноярській повітряній трасі було перегнано 1235 літаків, із яких 1067 – вже здано Військово-повітряним силам; на аеродромах траси перебувало 133 літаки; безповоротно втрачено – 35. Було зазначено, що в процесі освоєння траси та набуття необхідного досвіду пілотами є резерви для зростання кількості перегнаних літаків до 250-300 на місяць та зменшення аварійності на трасі [56].

За три роки перегону на радянській ділянці АЛСИБу було втрачено 44 літаки та загинуло 115 людей. Така велика різниця між кількістю втрачених літаків та кількістю загиблих людей пояснюється тим, що до складу екіпажів бомбардувальників входило мінімум три пілоти – командир машини, штурман та стрілок-радист; також були випадки загибелі транспортних літаків, які перевозили льотчиків до базових аеродромів (в листопаді 1942 року при злеті робився транспортний літак ЛІ-2 на борту якого перебувало 30 авіаторів із складу 5-ого ПАПУ). На американському відрізку маршруту втрати літаків склали 133 машини (74 – у США, 59 – у Канаді). В наказі командира дивізії О.Г. Мельникова від 24 червня 1944 року льотні пригоди та аварії у полках дивізії, при цьому відзначено, що *«причиною більш ніж 80% від їх загальної кількості є вина льотно-го і технічного складу. ... Велика кількість поломок, аварій, вимушених посадок відбулися внаслідок неприпустимої, інколи злочинної халатності, неухважності, надмірної самовпевненості, зазнайства*

льотчиків, які виконували переліт, і в більшій мірі залежали від керівного складу, організовуючого та керуючого перельотами» [97].



Аварія винищувача Bell P-39 «Airacobra» на аеродромі

Найменша відмова в польоті техніки майже завжди означала смерть пілота, оскільки, по-перше – не завжди була можливість знайти майданчик для вдалого приземлення і, по-друге, – навіть при вдалому приземленні існувала велика ймовірність потрапляння в безлюдний район. Випадки, коли знаходили ленд-лізівські літаки із рештками членів екіпажу фіксувалися у 1973 (екіпаж старшого лейтенанта І. Гроздненського) та 1980 роках. Гинули і американські пілоти, які переганяли літаки у Фербенкс. В жовтні 1943 року під час польоту в хмарах зник літак, який пілотував молодший лейтенант У. Кент. Його розшуки не дали результатів і пілота через рік, в листопаді 1944 року, було оголошено таким що пропав безвісти. І лише у вересні 1965 року винищувач У. Кента було знайдено на території Юкона, рештки пілота на місці аварії не були виявлені.

09 грудня 1942 року при перельоті через Верхоянський хребет пілот літака Bell P-39 «Airacobra» старшина Дьяков помітив падіння тиску мастила в двигуні, не зважаючи на можливість покинути літак за допомогою парашута, зумів здійснити посадку машини, після чого 10 днів провів біля літака, очікуючи на допомогу. Його врятували місцеві жителі-якути, вивізни на оленячій упряжці. В історичних публікаціях, присвячених темі АЛСИБу, наводяться інші



Старшина Дьяков М.О.

вання біля літака. Цей факт ще раз підтверджує малодослідженість проблематики подій навколо АЛСИБу та необхідність перепроверки фактів, які з плином часу міфологізуються та перетворюються на історичну аксіому. Не дивлячись на пережитий стрес, старшина Дьяков повернувся у стрій та продовжував перегін літаків по Ал-



*Старший лейтенант
Дем'яненко К.П.*

данні – подія відбулася взимку 1943 року, а пілот провів біля свого літака, в очікуванні евакуації, 34 дні [234]. Проте у листі про нагородження льотчика 4-ого ПАПу старшини Дьякова М.О. орде-ном Червоного прапора, підписаного 22 березня 1943 року, наводяться дата події – 9 грудня 1942 року та 10 днів перебу-

вання біля літака. Цей факт ще раз підтверджує малодослідженість проблематики подій навколо АЛСИБу та необхідність перепроверки фактів, які з плином часу міфологізуються та перетворюються на історичну аксіому. Не дивлячись на пережитий стрес, старшина Дьяков повернувся у стрій та продовжував перегін літаків по Ал-сibu до закінчення війни. Вже у мирний час перейшов у цивільну авіацію та здійснював польоти на літаках типу АН. Загинув у авіа-катастрофі в 1968 році, будучи командиром пасажирського літака АН-24.

Майже фантастичною здається історія, яка трапилася із старшим лейтенантом К. Дем'яненком – штурманом ланки 1-ого ПАПу. В червні 1943 року, під час перегону літака-бомбардувальника над гірськими районами Аляски він випав із кабіни. Зумівши відкрити парашут льотчик відносно вдало приземлився, при цьому втративши взуття. При собі у нього залишався пістолет із одним мага-

зином набоїв та неповна коробка сірників. Погана погода не дала можливості відразу організувати пошуково-рятувальну операцію, тому льотчику довелося кілька тижнів виживати одному в важкодоступному районі Аляски. Випадково, один із пілотів, який пролітав над районом зникнення К. Дем'яненка, побачив залишки його парашута, про що відразу доповів своєму керівництву, яке, у свою чергу, проінформувало керівника радянського гарнізону. Після обльоту району було виявлено місце перебування пілота, якому відразу ж було скинуто із літака аварійно-рятувальний набір, а згодом – евакуйовано за допомогою гідролітака [220, с. 40-42].

На сайті «Подвиг народа» є нагородний лист на ім'я штурмана 1-ого ПАП Дем'яненка К.П. від 04.09.1943 року, щодо представлення до ордену Червоної Зірки у якому зазначено – *«Відмінний штурман, грамотний і дисциплінований командир. За час перебування у 1 ПАП перегнав з території Аляски в СРСР 30 літаків та відлідував 10 груп. До приходу в 1 ПАП тов. Дем'яненко працював на трасі Басра-Кіровабад, де перегнав 13 літаків та відлідував 6 груп. Учасник Вітчизняної війни. Має 26 бойових вильотів, із яких 6 нічних, за що нагороджений орденом Червоного прапора»* [151]. Як бачимо, не дивлячись на те, що нагородження відбулося після щасливого повернення пілота, інформація про його пригоди на Алясці до опису особистого бойового подвигу або заслуг не потрапила.



*Льотчик Перов В.М. в кабіні літака
Bell P-39 «Airacobra»*

Втрачалися літаки не лише на лінії Фербенкс-Красноярськ, але й під час їх подальшого перегону до європейської частини СРСР. Так, командир ескадрильї 4-ого ПАПу В.М. Перов у своїх мемуарах наводить випадок, коли із 21 літака, що виконували переліт на маршруті Красноярськ-Свердловськ, до пункту призначення долетів

лише 1, решта 20 – розбилися через несприятливі погодні умови

[138, с. 153]. Після цієї події, пріоритет перейшов до залізничного способу перевезення винищувального авіаційного парку. Для цього літаки переганялися на аеродром Бармакої, що розташовувався біля залізничної станції Бугач, де у літаків від'єднувалися крила, шасі та інші великі вузли, після чого їх консервували та встановлювали на залізничні платформи. Таким способом кожних 10 днів, за будь-якої погоди, для потреб фронту надсилалося до 32 літаків [88, с. 85]. Залізничний потяг, призначений для перевезення авіаційної техніки, складався із 36 транспортних платформ та 2 вагонів – пасажирського і вантажного. Його місцем кінцевого призначення було визначено станцію Щербинка Московсько-Курської залізниці, де літаки передавалися 6 запасній авіаційній бригаді.

Відповідно до історичного формуляру 1-ої Червонопрапорної авіаційної дивізії за роки війни по Красноярській повітряній трасі було перегнано 7908 літаків, в т.ч. 1355 – бомбардувальників «Boston МК III», 729 – бомбардувальників Б-25 «Mitchell», 2616 – винищувачів Bell P-39 «Airacobra», 2396 – винищувачів Bell P-63 «Kingcobra», 47 – винищувачів P-40 «Warhawk Tomahawk», 3 – винищувачі P-47 «Thunderbolt», 54 – навчально-тренувальних літаки АТ-6 «Texan», 707 – транспортних машин «Douglas» С-47 та 1 – транспортна машина С-46 «Commando». В розрізів років перегону ці машини розподілені наступним чином: у 1942 році – 114 одиниць; у 1943 році – 2465 одиниць; у 1944 році – 3029 одиниць; за 9 місяців 1945 року – 2300 одиниць [210, с. 262].

Американський дослідник ленд-лізу Р. Джонс наводить дещо інші цифри – загальна кількість отриманих радянською стороною літаків за системою ленд-лізу становила 14018 одиниць (без врахуванням 185 гідролітаків РВН «Nomad» и РВУ «Catalina») [55, с. 318]. В розрізі маршрутів ця кількість розподілялася так (рисунок 3.1). При цьому питома вага АЛСИБу становила 56,53%; Іранського коридору – 34,67%; Арктичних конвоїв – 8,8%.

Трасою АЛСИБ переганялися не лише літаки, але й перевозилися різні вантажі: військове обладнання, золото, слюда, продукти харчування, медикаменти, госпітальне обладнання, дипломатична і звичайна пошта, протези, швейні голки та багато чого іншого. Послугами АЛСИБу скористалися народні комісари М. Литвинов, В. Молотов, А. Мікоян, послы СРСР в США К Уманський та А. Громи-

ко, посол США у Москві Е. Девіс, делегація віце-президента США Г. Уоллеса. Майбутній міністр закордонних справ СРСР А.А. Громико, (у 1943 р. – посол СРСР у США) в своїх мемуарах згадує і трасу АЛСИБ – «Надійним шляхом з Москви у Вашингтон був тільки той, що проходить через усю нашу країну: через Сибір, Далекий Схід – на Аляску, потім різко на південь в Канаду і на захід США, а звідти – в американську столицю. Політ в одну сторону тривав 5 днів» [49, с. 164]. На початок 1945 року на трасі діяло 4 аеровокзали та 5 готелів для пасажирів. Пілоти траси виконували польоти для вивезення золота, нікелю, слюди із районів їх видобутку. Окрім основної траси Красноярськ-Уелькаль, було освоєно ще і 4 її відгалуження: Якутськ-Хабаровськ (протяжність – 1560 км); Магадан-Учур-Кіренськ (протяжність – 2550 км); Анадир-Таннорер-Магадан-Хабаровськ (протяжність – 3500 км); Якутськ-Тіксі (протяжність – 1200 км).



Рисунок 3.1 – Надходження літаків за системою ленд-лізу в 1941-45 рр. у розрізі маршрутів постачання.
Наведено за джерелом [55].

Після припинення поставок літаків в серпні 1945 року, почалося поступове розформування траси, яка припинила свою діяльність у жовтні цього ж року. Проте, створення потужної лінії авіасполучення у північних широтах заклало основи для розвитку повітряного транспорту в сурових умовах Сибіру та Чукотки. У доповіді ГУ ЦПФ за 1946 рік зазначалося, що траса перегону АЛСИБ на даний час є найбільш обладнаною та технічно оснащеною трасою на території Радянського Союзу, здатною забезпечити повітряні перевезення в найближчі десятиліття.

В 1987 році колишній керівник Красноярської повітряної траси, командир 1-ої Червонопрапорної перегонної авіаційної дивізії, заслужений полярний льотчик, генерал-майор авіації І.П. Мазурук сказав: *«Траса залишила слід не лише в нашому житті, але й в долі держави. Аеродроми, обладнання, досвід польотів відіграли важливу роль в післявоєнному освоєнні Аерофлотом Сибіру та Крайньої Півночі. Траса визначила регулярне повітряне сполучення в цих районах»* [141, с. 16].



Полковник М.М. Чібісов

Проте, літаки переганялися своїм ходом не лише через Аляску. Згадувані вже гідролітаки «РВУ Catalina», або, як їх ще називали літаючі човни, в силу специфіки своєї конструкції, переганялися в СРСР через Атлантичний океан (до Мурманська і Севастополя) і Тихий океан (до Владивостока) Спеціальною авіаційною групою особливого призначення. Серед основних завдань, які стояли перед військово-морською авіацією під час II Світової війни були – здійснення розвідувальних польотів, пошук і знищення ворожих військових човнів, ескортування

і прикриття з повітря кораблів, висадка десантів і розвідників на узбережжі, пошукові та рятувальні операції. У контексті цього, найкраще себе зарекомендували американські літаки-амфібії Consolidated РВУ Catalina, яких було поставлено в СРСР у кількості 185 одиниць, із яких 113 – РВН-1 «Nomad» («Кочівник»).

На початок 1944 року найбільших відносних втрат (до 75%) зазнала радянська військова гідроавіація – на Чорноморському флоті залишалось 15 літаків-човнів, на Балтійському – жодного. За весь період війни радянська промисловість спромоглася виготовити 39 літаючих човнів-розвідників Че-2 і КОР-2 (катапультний розвідник для великих військових кораблів), із авіашкіл та цивільної авіації

було отримано 141 літак, переважно типу МБР-2 – тихохідний, слабо озброєний літак із невеликим бомбовим навантаженням.

Радянським урядом було порушено питання про передачу в рамках ленд-лізу великої партії гідролітаків, для перегону яких на початку 1944 року сформовано Спеціальну авіаційну групу особливо-го призначення під командуванням полковника В. Васильєва (після його загибелі – М. Чібісов). З метою організації перельоту необхідно було вирішити наступні питання [212, с. 108]:

- підбір особового складу групи (162 людини – командування групи, екіпажі гідролітаків, техніки, перекладачі тощо) та її доправлення у США (повітряним шляхом – через Аляску та морським – у складі зворотніх Полярних конвоїв через Північний Льодовитий та Атлантичний океани);

- вивчення матеріальної частини літака та перенавчання на них льотного складу;

- прийом та підготовка літаків до перельоту;

- організація перельоту та контроль на трасі маршруту.

Базовим місцем розташування групи було обрано Елізабет-Сіті (штат Північна Кароліна), де розташовувався комбінований сухопутно-водний аеродром, командував яким командер-лейтенант Стенлі Черняк.

Перша партія літаків вилетіла у червні 1944 року Північним маршрутом протяжністю 8100 км, розрахунковий час у польоті – 45 годин: Елізабет-Сіті – озеро Гандер (Ньюфаундленд) – Рейк’явік – Мурманськ. Під час перельоту, на останньому етапі, було втрачено літак командира групи, екіпаж зник безвісти.

Другу партію літаків, для Тихоокеанського флоту, було перегнано у серпні 1944 року Східним маршрутом протяжністю 18450 км: Елізабет-Сіті – Новий Орлеан – Сан-Франциско – Сіетл – Анкорідж – Кадьяк – Анадир – Магадан – Владивосток. Американські пілоти здійснювали перегон до Кадьяка де відбувалася передача літаків радянській стороні.

Проте найбільшу протяжність мав Південний маршрут, яким переганялися гідролітаки для Чорноморського флоту – більше 19000 км: Елізабет-Сіті – Сан-Хуан (о. Пуерто-Ріко) – Порт-оф-Спейн – (о. Трінідад) – Балем (Бразилія) – Наталь (Бразилія) – Батерст (Гамбія) – Порт-Ліоте (Марокко) – Джебра (Туніс) – Хаббанія (Ірак) – Баку – Севастополь.

Цей маршрут був найскладніший, кожен із його 11 етапів мав свої особливості. На шляху авіаторів чекали тропічні шторми, екваторіальна спека, африканські піски; потрібно було враховувати морські припливи та відпливи; частина шляху пролягала через Південну півкулю, що вимагало від штурманів додаткових астрономічних знань для орієнтування. При перетині екватору здійснювався ритуал за яким кожен, хто знаходився на борту випивав 100 грамів рому та викидав за борт яку-небудь дрібничку в дар Нептуну.

Враховуючи складність перельоту, було вирішено що в політ будуть відправлятися групи по 2 (а не по 4, як це було на попередніх маршрутах) літаки. Досить часто пілоти проводили в повітрі по 10-16 годин, виконуючи значну частину перельоту у темну пору доби. Переліт через Атлантичний океан Наталь (Бразилія) – Батерст (Гамбія), довжиною у 1600 миль, займав 16 годин, тому потрібно було злітати вночі, летіти весь світловий день і у півтімі здійснити посадку. Особливо в нагоді для орієнтування ставав радіокомпас, за допомогою якого штурман визначав напрямок до приводної радіостанції.



Модифікація РВУ «Catalina» РВ-6а

В серпні 1944 року за особливим наказом маршала авіації С. Жаворонкова було здійснено перегон літаків РВ-6а «Амфібія» (обладнаних оглядовим радіолокатором та із шасі для наземних аеродромів)

з Елізабет-Сіті у Владивосток за маршрутом у 9000 миль: Елізабет-Сіті – Ньюфаундленд – Ісландія – Великобританія – Німеччина – Москва – Куйбишев – Танча – Красноярськ – Чита – Куйбишевка-Східна – Владивосток.

Останній перегон здійснювався в жовтні 1945 року за маршрутом: Елізабет-Сіті – Майамі-Біч – Сан-Хуан (о. Пуерто-Ріко) – Порт-оф-Спейн – (о. Трінідад) – Балем – Наталь – о. Фернандо – Дакар – Касабланка – Гібралтар – Париж – Кольберг – Москва. Як пригадує М. Чібісов, на той час американці припинили поставки за

системою ленд-лізу, але щедрі подарунки для високопоставлених офіцерів штабу американських військово-повітряних сил дозволили отримати ще 5 літаків-амфібій, які без втрат були доставлені в Москву [221]. Серед п'яти командирів екіпажів, які здійснювали останній перегон, були три українці: капітани Бойченко Ф.Я., (уродженець Запоріжжя, нагороджений за перегони літаків орденами Червоної зірки, Бойового Червоного прапора, Олександра Невського) та Ярошенко Ф.Я. (уродженець Цюрупинська (тепер – Олешки) Херсонської області, представлений до нагородження за перегони літаків орденом Леніна, отримав орден Бойового Червоного прапора) і старший лейтенант Медеян О.М. (уродженець Новобугського району Миколаївської області, нагороджений за перегони літаків орденом Бойового Червоного прапора).

ВИСНОВКИ

За результатами проведеного дослідження доцільно зробити наступні висновки:

1. Перед війною радянський імпорт мав орієнтацію на високо-технологічні засоби виробництва, а основним торгівельним партнером СРСР була Німеччина, із якої надходили зразки озброєння, обладнання для гірничорудної, хімічної та нафтової промисловості, станки і верстати, локомотиви, турбіни. Після німецького нападу на СРСР відбулася переорієнтація імпортних потоків на країни Антигітлерівської коаліції, а основними зовнішньоекономічними партнерами стали США, Великобританія, Канада, Монголія, Іран, Китай. Змінилася структура імпорту, у якій почали превалювати озброєння і військове спорядження, продовольство, промислове устаткування та стратегічна сировина і напівфабрикати, нафтопродукти. Дипломатична переписка засвідчує, що вже наприкінці червня 1941 року СРСР виявив бажання закупити в кредит у США різні типи літаків та різне промислове устаткування для авіаційних заводів і виробництва авіаційного пального, зенітні гармати кількох калібрів, обладнання для заводів з виробництва вибухівки, автомобільних шин та сплавів різних металів. За рахунок імпортних поставок в СРСР забезпечувалося до 70 % всієї потреби у гостродефіцитних стратегічних матеріалах, сировині і напівфабрикатах. У дослідженні, за результатами аналізу статистичних показників імпорту робиться висновок, що основна частина поставок як у фізичному вимірнику (16,252 млн тон або 67,5 %), так і у вартісному (49,96 млрд рублів або 81,19 %) припадає на ленд-ліз.

2. Ленд-ліз – форма військово-економічної допомоги країнам-союзникам з боку США, яка являла собою постачання військової техніки, автотранспорту, устаткування та обладнання, технологій, матеріалів, пального, продуктів харчування, необхідних для ведення бойових дій у II Світовій війні. За своєю економічною сутністю він був системою безвалютного взаємного обміну товарами та послугами в період ведення бойових дій з кінцевим розрахунком після їх завершення. Ленд-ліз відіграв значну роль у ході бойових дій, дозволив вистояти Радянському Союзу у найважчий період війни – 1941–1942 рр., сприяв скороченню терміну бойових дій та збере-

женню людських життів; дав поштовх СРСР у розвитку військової техніки і технологій; частково сприяв післявоєнній відбудові держави.

3. На початку II Світової війни закупівельні операції у США радянським урядом проводилися через власне торгівельне представництво – Амторг (Amtorg Trading Corporation). В силу цивільного спрямування своєї діяльності Амторг на початку 1942 року був замінений новоствореною Урядовою закупівельною комісією, яка і займалася організацією поставок зі США аж до закінчення війни. Аналіз джерел фінансування союзних поставок дозволяє зробити висновок, що за грошові кошти було здійснено 0,91% усіх закупівель у США; 0,65% отриманих вантажів від Великої Британії та 0,006% – від обсягу поставок Канади. Якщо до джерел фінансування включити кредитні ресурси, отримані СРСР від цих країн на початку війни, то питома вага оплати сягне, відповідно, 0,96%; 30,3%; 7,27%. Усі перевезення вантажів за системою ленд-лізу страхувалися Управлінням іноземних операцій Держстраху СРСР. Самі страхові операції здійснювалися шляхом залучення до страхування страхової компанії «Блекбалсі» – Чорноморсько-Балтійського генерального страхового товариства. В умовах здійснення ленд-лізу зростали роль і значення митних органів. Основний тягар митного контролю та оформлення припав на митниці північного (Архангельська і Мурманська), південного (Бакинська, Джульфінська, Гауданська) та далекосхідного (Владивостоцька) регіонів. З початком військових дій на теренах України митниці були ліквідовані, проте, починаючи із січня 1944 року, розпочався процес їх відновлення у звільнених портових містах. Проблема оплати поставок за ленд-лізом постала після закінчення військових дій. Вона стосувалася не лише СРСР, але усіх країн-отримувачів американської допомоги. Для кожної із них застосовувався свій окремий підхід в процесі визначення величини боргу, особливостей і порядку його сплати. Останній платіж на погашення боргу за радянськими поставками по ленд-лізу було перераховано 21 серпня 2006 року.

4. Для ведення бойових дій необхідна зброя, а у випадку СРСР в роки II Світової війни, вона була надпотрібною, практично питанням життя чи смерті. Така потреба обумовлювалася втратою величезної кількості озброєння та бойової техніки в перші місяці війни;

гіршими тактико-технічними характеристиками багатьох зразків радянського військово-промислового комплексу у порівнянні із зарубіжними аналогами, наприклад, в авіації; втратою промислових підприємств, або необхідністю їх релокації у східні райони держави тощо. Тому поставки військової техніки відіграли в ході ленд-лізу величезну роль, особливо у сферах авіації, зенітної артилерії, танків, порохів і вибухових речовин. Надходило озброєння, яке в РСЧА взагалі було відсутнім, типу бронетранспортерів та самохідних зенітних установок. Причому, якщо на початку війни переважали надходження британської військової техніки, то, починаючи із 1943 року, вони були заміщеними більш досконалішими аналогами.

5. Німецькому генералу Гейнцу Гудеріану приписують афоризм «Логістика – це основа танкової війни». Відомого військовика, який прославився саме як танковий командир, варто підправити, прибравши слово «танкової», оскільки як показала II Світова війна, результати бойових дій прямо корелюються із матеріально-технічним постачанням воюючих сторін, що на практиці означає вчасне та у повному обсязі надходження озброєнь і продовольства, пального і боєприпасів, одягу і медикаментів тощо. Усе це неможливо гарантувати без організації масштабних перевезень та залучення різних видів та типів транспортних засобів. Вантажних суден – на морських просторах, автомобілів та залізничних потягів – на суші. Не стало винятком і питанням забезпечення ленд-лізу транспортними засобами, які здійснювали стратегічні перевезення як через океани, так і наземними маршрутами, доправляючи необхідні вантажі, буксируючи несамохідні види артилерії, виступаючи платформою для розміщення різних типів озброєнь – від кулеметів до ракет. Саме завдяки кратному зростанню мобільності радянських військ, починаючи із 1943 року, стали можливі успіхи на полі бою, чому сприяли поставки вантажних автомобілів, джипів, мотоциклів за ленд-лізом.

6. Сучасну війну неможливо уявити без використання різноманітних засобів зв'язку, які гарантують миттєву передачу інформації на великі відстані. II Світова війна переконливо продемонструвала правдивість фрази «Хто володіє інформацією – той володіє світом». Радянські невдачі перших днів та місяців війни були обумовлені у великій мірі відставанням у якості та забезпеченні військового зв'язку. Виявилось, що вчасно переданий та отриманий бойовий

наказ може вирішити долю бою та військових з'єднань, які беруть у ньому участь. Тому не дивно, що вже у 1941 році радянський уряд просив включити до складу поставок телефонні апарати та телефонний кабель. Встановлення на радянській військовій техніці американських радіостанцій різко підвищило ефективність її використання у бойових умовах та рівень управління військами на полі бою. А це означало збереження тисяч, якщо не сотень тисяч життів.

7. Ленд-ліз промислового устаткування та стратегічних промислових сировини і матеріалів став вагомим чинником підвищення рівня обороноздатності СРСР під час II Світової війни. В його структурі найбільше значення мали поставки металообробних верстатів, які відіграли важливу роль у радянському літако- та танкобудуванні, виробництві окремих видів гармат. Імпортне обладнання було на порядок складнішим та дорожчим за радянське, проте дозволило не лише збільшити випуск озброєнь для авіації, танкових і артилерійських підрозділів, але й створили передумови для розвитку тогочасного верстатобудування в СРСР. Постачання стратегічних матеріалів і сировини (чорних і кольорових металів, феросплавів, латуні, дюралюмінію) відіграло вагому роль у літакобудуванні, виробництві танків, артилерійських стволів та боеприпасів. Свою вагому роль промисловий ленд-ліз відіграв у повоєнний час, коли необхідно було відбудовувати поруйновану країну.

8. Нафтовий ленд-ліз в СРСР став тією основою на якій формувалася обороноздатність країни та сформувалася база майбутніх перемог над нацизмом. Можна впевнено стверджувати, що у разі його відсутності історія II Світової війни пішла б зовсім іншим шляхом. Необхідність нафтових поставок обумовлювалася відсутністю в Радянському Союзі потужностей для виробництва достатньої кількості високооктанового бензину (особливо авіаційного), дизельного пального, машинних масел. Ще одним фактором, що зумовив зростання ролі поставок нафтопродуктів із-за кордону, стала потреба у високоякісному пальному для авіації, танкових та механізованих підрозділів, які вели бойові дії на техніці, що надходила за системою ленд-лізу, а відтак її двигуни потребували і нафтопродуктів належної якості.

9. Продовольчий сегмент ленд-лізу був таким же важливим для СРСР як і поставки військової техніки, озброєння, пального і на-

фтопродуктів. Його важливість обумовлювалася втратою на першому етапі війни сільськогосподарських регіонів, вилученням із сільського господарства для потреб збройних сил трудових і матеріальних ресурсів. Найбільше значення в іноземних продовольчих поставках мали хлібопродукти, тваринні та рослинні жири, цукор, консерви та концентрати. При цьому, американські виробники продовольства намагалися враховувати смакові уподобання, які панували на теренах СРСР, освоївши виробництво тушонки та різних харчових концентратів, наприклад, борщу. Поставки продовольства допомогли не лише втримати ситуацію на фронті, але й мали гуманітарний аспекти, рятуючи десятки та сотні тисяч життів в радянському тилу.

10. Величезне значення для СРСР мали і відносно мирні поставки – каучуку та виробів із нього, в першу чергу, тут слід назвати автомобільні камери і шини; хімічних товарів і речовин, які могли бути використані як для виробництва озброєнь, так і у мирних цілях; величезні обсяги одягу, взуття, тканини і шкіри дозволили одягнути і взути як військовослужбовців, так і цивільне населення. Здається – це не літаки і танки, але без цього воювати неможливо.

11. Північні конвої – це організоване Великобританією і США постачання вантажів військового призначення за системою ленд-лізу через північні порти СРСР у роки II Світової війни. Особливістю його здійснення стало застосування перевезень великими групами вантажних суден під охороною військових кораблів. Свою вагому роль Північні конвої відіграли у перший рік війни, коли радянські війська найбільше потребували зовнішньої допомоги через втрату промислових і аграрних районів на заході країни та евакуацію стратегічних заводів у глиб країни. На системі Північних конвоїв базувалося забезпечення військ Карельського фронту та Північного флоту СРСР. Організовані у перші дні та місяці нападу Німеччини на СРСР, Північні конвої мали не лише матеріальне значення, завдяки вантажам, які транспортувалися на їх облавках, але й були важливим пропагандистським чинником, показуючи усьому світу, що СРСР має союзників у своїй боротьбі.

12. Без перебільшення, тихоокеанський ленд-ліз відіграв величезну роль в організації матеріально-технічного забезпечення радянської армії та флоту під час II Світової війни, забезпечивши

близько половини усього обсягу поставок. Його спеціалізацією стало постачання в СРСР продуктів харчування, медикаментів, обладнання, сировини та матеріалів для виробництва продукції військового призначення, нафтопродуктів, транспортних засобів, військової амуніції та озброєння. Для організації перевезень через Тихий океан було проведено значну роботу по розбудові та збільшенню пропускної спроможності далекосхідних залізниць і портів (Владивостока, Петропавлівська-Камчатського, Ніколаєвська-на-Амурі, Находки, тощо). Необхідною умовою організації цих перевезень стала передача американською стороною СРСР достатньої кількості суховантажних суден, танкерів та інших морських транспортних засобів спеціальної побудови.

13. Приклад Ірану та організації через його територію Іранського маршруту поставок за ленд-лізом показує, як завдяки продуманим діям союзників можна отримати стратегічні переваги в окремо взятому регіоні. На початку II Світової війни в іранському суспільстві панувало неприховане германофільство, країна всерйоз розглядалася в якості про німецько налаштованого плацдарму на Близькому Сході. Проте, зігравши на випередження, за короткий час, війська антигітлерівської коаліції отримали в особі Ірану військового, політичного та економічного союзника. Це, у свою чергу, дозволило нейтралізувати наміри Туреччини вступити у війну на боці Туреччини; вберегти від захоплення або ж знищення нафтові родовища на Кавказі, в Ірані та Іраку; створити, практично з нуля, південний канал постачання військово-технічної допомоги за системою ленд-лізу, яким протягом 1941-1945 рр. було доставлено близько чверті вантажів стратегічного характеру. Свою вирішальну роль Іранський коридор відіграв у 1942-43 роках – під час битви за Кавказ, втрата якого означала б неминучу стратегічну поразку СРСР у ході бойових дій.

14. Траса повітряного перегону літаків «Аляска-Сибір» відіграла помітну роль в організації поставок авіаційної техніки за системою ленд-лізу. Знаходячись «на задвірках», проходячи над територією Аляски, Чукотки та Якутії, вона перебувала поза межами ворожого впливу та забезпечила стабільні поставки винищувачів, бомбардувальників та транспортних літаків для потреб СРСР на радянсько-німецькому фронті. Організована, практично з нуля, тра-

са вимагала розбудови мережі аеродромів та посадкових аварійних майданчиків, аеродромної інфраструктури, забезпечення різним обладнанням (навігаційним, метеорологічним, радіозв'язком), навчання персоналу тощо. Окрім, власне, основного свого призначення, АЛСИБ виконував і другорядні (допоміжні) функції – перевезення вантажів та пасажирів (в тому числі – і офіційних осіб) як між двома континентами, так і у середині країни. АЛСИБом було закладено основу для розвитку мережі авіаційних перевезень у важкодоступних районах СРСР у післявоєнний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. На ратных дорогах. Москва : Воениздат, 1962. 297 с.
2. Авдеева Е., Бурдин А., Степанов С. Вклад ленд-лиза в обеспечение Красной Армии средствами радиосвязи в годы Великой Отечественной войны. *Военно-исторический журнал*. 2017. № 6. С. 21-24.
3. Авдеева Е., Бурдин А., Степанов С. Значение ленд-лиза в снабжении Красной Армии средствами радиосвязи в годы Великой Отечественной войны. *Гуманитарные проблемы военного дела*. 2015. № 4. С. 37-39.
4. Автомобили – герои ленд-лиза. URL: <https://www.drom.ru/info/misc/78393.html> (дата звернення: 24.08.2021).
5. Акшинский В. Курильський десант. Петропавловск-Камчатский : Дальневосточное книжное издательство, 1984. 144 с.
6. Амусин Б., Ю. Сопин. Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 – ноябрь 1942 г.). *Арктика: экология и экономика*. Москва, 2013. № 3(11) С. 112-116.
7. Аруева Д.А. Ленд-лиз и Северные конвои. URL: http://samlib.ru/l/liz_l/11032008.shtml (дата звернення: 10.11.2018).
8. Арутюнов А. Роль американських поставок СССР по ленд-лизу в разгроме фашистской Германии и ее союзников во Второй мировой войне URL: <http://www.epochtimes.ru/content/view/5681/34/> (дата звернення: 03.03.2013).
9. Архангельская таможенница. URL: <http://www.world-war.ru/arxangelskaaya-tamozhennica/> (дата звернення: 20.06.2019).
10. Архив ЦАМО, Фонд 315, Опись 4440, Дело 181, Документ 260.
11. Архив ЦАМО, Фонд 323, Опись 4756, Дело 169, Документ 4.
12. Архив ЦАМО, Фонд 345, Опись 5487, Дело 251, Документ 617
13. Бадигин К.С. На морских дорогах. Москва : Политиздат, 1980. 336 с.
14. Бадигин К.С. С паровозами через Тихий океан (записки капитана). *Океан* : литературно-художественный морской сборник. Москва : Детская литература, 1978. 336 с.

15. Баженов Н.Н., Дегтев Д.М., Зефиоров М.В. Тени над Заполярьем: Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. Москва : АСТ Москва, 2009. 287 с.
16. Барятинский М. Ленд-лиз: маршруты, объемы и долг. *Военно-промышленный курьер*. 2011. № 8. С.4-5.
17. Барятинский М. Американские бронетранспортеры Второй мировой войны. Москва : Моделист-конструктор, 2004. 32 с.
18. Барятинский М. Р. Средний танк «Шерман». Вместит и против Т-34. Москва : Коллекция, Яуза : Эксмо, 2006. 96 с.
19. Барятинский М. Р. Танки ленд-лиза в бою. Москва : Яуза : Эксмо, 2009. 288 с.
20. Бережной С.С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза: Справочник. Санкт-Петербург : Велень, 1994. 400 с.
21. Бредихин А. В., Крысенко Д.С. Латинская Америка в период Второй Мировой войны. *Архонт*. 2021. №.3. С. 15-20.
22. Бровка В. Операция «Френтик» или американский Перл-Харбор в Украине. URL: <http://www.proza.ru/2012/01/20/1721> (дата звернения: 09.10.2018).
23. Брызгалов В.В., Любимов В.А, Супрун М.Н. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск, 1991. 256 с.
24. Будков А., Будков Л. Нефтяная промышленность СРСР в годы Великой Отечественной войны. Москва : Недра, 1985. 248 с.
25. Бутенина Н. Ленд-лиз: сделка века. Москва : Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004. 312 с.
26. Бутенина Н. Нефтепродуктовый ленд-лиз. *Деловая пресса*. 2005. № 2. URL: http://www.businesspress.ru/newspaper/article_mId_2_aId_343103.html (дата звернения: 02.08.2017).
27. Быстрова И. В. Ленд-лиз для СССР: Экономика, техника, люди. Москва : Издательство «Кучково поле», 2019. 480 с.
28. Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. Москва : Воениздат, 1989. 303 с.
29. Вараксин Ю., Кириченко А., Анучкина А. История военных сообщений на морском и внутреннем водном транспорте. Москва : МО России, 2004. 285 с.
30. Великая Отечественная. Том 14 (3-1). СССР и Польша. Москва : ТЕРРА, 1994. 622 с.

31. Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы. URL: <http://www.istmira.com/knigi-vtoraya-mirovaya-vojna/11/11/page/44/Russkiy-arhiv--Velikaya-Otechestvennaya--Stavka-VGK--Dokumentyi-i-R89-materialyi-.html> (дата звернения: 11.03.2014).
32. Вербовой О. Корабли Военно-морского флота Советского Союза полученные по ленд-лизу и репарациям. *Царскосельские чтения*. 2012. № 3 (XVI). С. 140-147.
33. Верещагин А. С. Нефтяная составляющая ленд-лиза: узловые проблемы. *Нефтегазовое дело*. 2015. №.2. С. 12-15.
34. Вернидуб И.И. Боеприпасы победы: Очерки. Москва : ЦНИИИТИКПК, 1998. 200 с.
35. Внешняя торговля Союза ССР. За период с 22-VI-1941 по 31-XII-1945 г. По данным оперативного учета. URL: <http://istmat.info/node/40607> (дата звернения: 09.01.2019).
36. Внешняя торговля СССР 1918-1966 г. (Статистический сборник). Москва : Международные отношения, 1967. 242 с.
37. Военно-экономическое сотрудничество СССР и США на Дальнем Востоке в годы Второй Мировой войны. URL: http://abc.vvsu.ru/Books/m_rosamo/page0009.asp (дата звернения: 11.03.2015).
38. Вознесенский Н. Военная экономика СССР в период Великой Отечественной войны. Москва : ОГИЗ, 1948. 192 с.
39. Война моторов. Легенда о «Марнском такси». URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/1016-voyna-motorov-legenda-omarnskom-taksi-ch-2/> (дата звернения: 23.08.2021).
40. Вторая мировая в воспоминаниях У. Черчиля, Ш. де Голя, К. Хелла, У. Лети, Д. Эйзенхауэра. / Сост. Е.Я. Трояновская. Москва : Политиздат, 1990. 558 с.
41. Гаврилов С. Опыт внедрения современных технологий гидростроительства в ходе организации Петропавловского морского торгового порта в 1944-45 годах. *Вестник Камчатского государственного технического университета*. 2014. № 27. С. 112-117.
42. Гаврилюк А.Н. Мариупольская таможня в действии. Донецк: Каштан, 2004. 464 с.
43. Герои страны. Авраменко Григорий Яковлевич. URL: http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=9325 (дата звернения: 06.10.2018)

44. Гидроэнергетический ленд-лиз. URL: <http://hydro1945.ru/sobytiya/kaskad-kubanskih-ges/gidroenergeticheskiy-lend-liz> (дата звернення: 12.01.2019).
45. Головкин А.Г. Вместе с флотом. Москва : Военное издательство, 1984. 287 с.
46. Горбачев В. Ледоколы ленд-лиза. *Полярные чтения на ледоколе «Красин»*. 2014. № 1. С. 172-174.
47. Грибовский В. На пути к «большому морскому и океанскому» флоту (Кораблестроительные программы Военно-Морского Флота СССР в предвоенные годы). *Гангут*. 2010. № 9. С. 2-20.
48. Гришин А. Е-паровоз задолго до е-мобиля. *Военно-промышленный курьер*. 2019. № 19 (782). URL: <https://vpk-news.ru/articles/50306> (дата звернення: 07.07.2019)
49. Громыко А.А. Памятное. Москва : Политиздат, 1988. 479 с.
50. Гурина М. Продовольственный ленд-лиз США. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2015. № 12. С. 52-59.
51. Давидова О. Нефтяная промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. URL: gr.neftegaz.ru/file/Давыдова_СНО_2008.doc (дата звернення: 07.07.2017).
52. Дальневосточное морское пароходство, 1880–1980. / М. С. Бабиевский и др. Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1980. 592 с.
53. Данилов Н. Авиационные поставки по ленд-лизу в СССР в контексте стратегии Антигитлеровской коалиции. *Вестник Волгоградского государственного университета. Серия История*. 2009. № 2. С. 5-110.
54. Дергачева А. Ленд-лиз в контексте внешней политики Чили в годы Второй Мировой войны. *Журнал международного права и международных отношений*. 2014. № 1. С. 38-43.
55. Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй Мировой войне. 1941-1945. Москва : Центрполиграф, 2015. 470 с.
56. Докладная записка наркома внешней торговли СССР А.И. Микояна на имя И.В. Сталина о поставке самолетов из США в СССР с 7 октября 1942 г. по 1 августа 1943 г. URL: <http://rgae.ru/lend-liz.shtml/06.shtml> (дата звернення: 15.04.2015).

57. Драбкин А. Я дрался на Т-34. Москва : Яуза, Эксмо, 2008. 303 с.
58. Драбкин А. Я дрался с панцерваффе. Москва : Яуза, Эксмо, 2007. 352 с.
59. Другой ленд-лиз. Война проводов. URL: http://antikclub.ru/load/club_collektors/istoriceskie_fakti/lend_liz_vojna_provodov/47-1-0-1389 (дата звернения: 31.07.2023).
60. Жуков Д. Телефонное дело. Пособие для сержантского состава и курсантов учебных подразделений войск связи. Москва : Военное издательство Министерства вооруженных сил Союза ССР, 1947. 415 с.
61. Зайнетдинов Э. Нефтяная составляющая ленд-лиза (мифы и реалии). Истоки. 2013. №44. С. 2.
62. Зайцев Ю. М. Базовое строительство и оборона Дальнего Востока СРСР в 1932-1945 гг.: теория, планы, проблемы, решения. Владивосток : ТОВМИ им. С.О. Макарова, 2009. 280 с.
63. Закавказский фронт согласно Вашему приказу выполнил задачу по овладению северной частью Ирана. URL: <https://pamyatnaroda.ru/documents/view/?id=114725201&backurl=q%5C%D0%A2%D0%BE%D0%BB%D0%B1%D1%83%D1%85%D0%B8%D0%BD> (дата звернения: 06.08.2018).
64. Закон о ленд-лизе. URL: <http://www.grinchevskiy.ru/1900-1945/zakon-o-lend-lize.php> (дата звернения: 18.05.2019).
65. Захарченко А. Место производственного комплекса НКВД СРСР в индустриальном развитии Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны. URL: bezogr.ru/mesto-proizvodstvennogo-kompleksa-nkvd-sssr-v-industrialenom-r.html (дата звернения: 11.07.2017)
66. Золотарев В., Соколов В., Янович М. Нефть и безопасность России. Москва : Издательский дом «Оружие и технологии», 2007. 356 с.
67. Зорин Л., Каргин И. Организация автомобильных перевозок воинских грузов через Иран. *Военно-исторический журнал*. 1977. № 4. С.41-49.
68. Из доклада командира авиабазы ВВС Красной Армии на Аляске Киселева наркому внешней торговли СССР А.И. Микояну о работе советского гарнизона на Аляске от 25 мая 1944 г. URL: <http://rgae.ru/lend-liz.shtml/08.shtml> (дата звернения: 08.05.2015).

69. История Южной воздушной трассы авиационного ленд-лиза. URL: <https://avراسiya.info/maraq-dunyamiz/9707-история-южной-воздушной-трассы-авиационного-ленд-лиза.html> (дата звернення: 06.08.2018).

70. Казаков М. Над картой былых сражений. Москва : Воениздат, 1971. 328 с.

71. Калашников К., Феськов В., Чмыхало А., Голиков В. Красная армия в июне 1941 года (статистический сборник). Новосибирск : Сибирский хронограф, 2003. 204 с. URL: <https://istmat.org/node/26100> (дата звернення: 06.08.2023).

72. Карякин В.С. Война в Арктике. 1941-1945. Москва : Вече, 2013. 296 с.

73. Кашевский В. А. Пехотное оружие Второй мировой войны. Минск : ООО «Харвест», 2004. 432 с.

74. Коваленко Н. «Дервиш» идет в Россию. *Вечерний Мурманск*. 2006. № 29. С.3.

75. Кожухов Ю.В., Лукин В.Н., Мусиенко Т.В. Таможенные органы СССР в 1941 году. Ученые записки Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала РТА. 2014. № 1 (49). С. 209-220.

76. Кожухов Ю.В., Лукин В.Н., Мусиенко Т.В. Таможенные органы СССР в 1942–1943 годах. Ученые записки Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала РТА. 2014. № 3 (51). С. 224-238.

77. Кожухов Ю.В., Лукин В.Н., Мусиенко Т.В. Таможенные органы СССР в 1944–1945 годах. Ученые записки Санкт-Петербургского им. В. Б. Бобкова филиала РТА. 2014. № 4 (52). С. 213-229.

78. Коломиец М. Танки в Харьковской катастрофе 1942 года. Москва : Коллекция, Яуза : Эксмо, 2013. 112 с.

79. Коломиец М. Танки ленд-лиза. Москва : Экспринт, 2000. 72 с.

80. Комарков А. Ю. Военно-морской ленд-лиз для СССР в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945) : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 : Санкт-Петербург, 2014. 282 с.

81. Конарев Н.С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941-1945 Москва : Министерство путей сообщений СРСР, 1985 205 с.

82. Косторниченко Н. Нефть в системе ленд-лиза: нефтяной союз СССР и США в годы Второй мировой войны. *Экономическая история. Обзорение*. 2005. № 11. С. 142-147.
83. Котельников В. Авиационный ленд-лиз. *Вопросы истории*. 1991. № 9-10. С. 223-227.
84. Котельников В. Летающая лодка РВУ «Каталина». Москва : Моделист-конструктор, 2015. 32 с.
85. Котельников В., Петров Г., Соболев Д., Якубович Н. «Американцы» в России. Москва : РУСАВИА, 1999. 160 с.
86. Котельников В.Р. «Аерокобра». Американский истребитель для сталинских соколов. Москва : ВЭРО Пресс; Яуза; Эксмо, 2010 128 с.
87. Котельников В.Р. «Краснознаменные «американцы» Сталина. А-20 Бостон» – штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители. Москва : ВЭРО Пресс; Яуза; Эксмо, 2010 128 с.
88. Котельников В.Р. Авиационный ленд-лиз. Москва : Фонд «Русские Витязи», 2015. 368 с.
89. Кочнев Е.Д. Автомобили Красной Армии. 1918-1945. Москва: Яуза; Эксмо, 2009 544 с.
90. Кошелев А. Я дрался с самураями. От Халхин-Гола до Порт-Артура. Москва : Яуза, Эксмо, 2005. 398 с.
91. Краснов В. Командировка в США за кораблем по ленд-лизу. *Судостроение*. 2000. № 2. С. 69-72.
92. Крейсера Второй мировой. Охотники и защитники. Москва : Коллекция, Яуза. ЭКСМО, 2007. 352 с.
93. Круглов Н. Бомбардировщик В-25 «Митчел». *Самолеты мира*. 1997. № 3-4. С. 42-46.
94. Крымцев О.А., Злобин А.Л. Золото с крейсера «Эдинбург». Москва ; Международные отношения, 2005. 224 с.
95. Кыдыралина Ж. Из истории депортации крымско-татарского народа в Казахстан. *Культура народов Причерноморья*. 2012. № 228. С. 75-77
96. Лавренев С.Я., Попов И.М. Советский Союз в локальных войнах и конфликтах. Москва : ООО «Издательство АСТ»; ООО «Издательство Астрель», 2003. 778 с.
97. Ленд-лиз. История трассы Алсиб (Аляска-Сибирь). URL: <http://statehistory.ru/659/Lend-liz--Istoriya-trassy-Alsib--Alyaska-Sibir/> (дата звернения: 14.05.2015).

98. «Либерти» – легенда мирового судостроения. URL: <https://morvesti.ru/themes/1700/74871/> (дата звернення: 17.06.2021).

99. Ливенцов Д. Американские корабли в составе Тихоокеанского флота во время советско-японской войны. *Евразийский форум*. 2010. № 1 (2). С. 45-49.

100. Лоза Д.Ф. Танкист на «иномарке». Победили Германию, разбили Японию. Москва : Яуза, Эксмо, 2005. 320 с.

101. Ляпустин С.Н. Борьба с контрабандой объектов фауны и флоры на Дальнем Востоке России (конец XIX – начало XXI в.): монография. Владивосток: ВФ РТА, 2008. 257 с.

102. Мазурук И.П., Лебедев А. Над Арктикой и Антарктикой. Москва : Мысль, 1991. 317 с.

103. Малюгин Н. Автомобильный транспорт Советской армии в Великой Отечественной войне. *Военно-исторический журнал*. 1975. №. 1. С. 80-84.

104. Маршал В., Эдвардс Б. Война на море. Внимание рейдеры. Смоленск : Русич, 2004. 496 с.

105. Матвейчук А. Высокооктановая составляющая ленд-лиза. *Ленд-лиз и Россия*. 2006. С. 200-227.

106. Медведева Л.М. Транспорт Дальнего Востока СРСР в годы Великой Отечественной войны. Владивосток : Изд-во Дальнаука, 2005. 152 с.

107. Международные документы периода Великой Отечественной войны. Вып. V. 1945 г. (январь – 3 сентября). / сост. Грахов А. Москва : Высш. Всеармейские воен.-полит курсы ГлавПУРККА, 1946. 546 с.

108. Мережко А. Тихоокеанская «половина» ленд-лиза. *Тихоокеанская звезда*. 2010. 21 июля. С. 3.

109. Мержанова К. Работа международной авиакомиссии СССР, США и Великобритании в сентябре 1941 года: записи переговоров. *Вестник архивиста*. 2018. № 4. С. 1175-1187.

110. Микоян А.И. Так было. Москва : Вагриус, 1999. 612 с

111. Митна енциклопедія: У трьох томах. Т.2 : Редкол.: ... І. Г. Бережнюк (відп. ред.) та ін. Хмельницький : ПП Мельник А.А., 2014. 474 с.

112. Молоков В.С. Родное небо. Москва : Воениздат, 1977 141 с.

113. Монин С. Маршруты ленд-лиза. *Обозреватель*. 2010. № 6. С. 50-57.

114. Мони́н С.Д. Ленд-лизовский транзит через Иран и Каспий в 1941–1942 годах. URL: <http://eurasian-defence.ru/node/6540> (дата звернення: 10.01.2015).

115. Морозов М. Противолодочное оружие ленд-лиза. *Полигон*. 2002. № 1-2. С. 37-39.

116. Морской транспорт в годы Великой Отечественной войны. URL: <http://pobeda.mintrans.ru/history/25017/> (дата звернення: 13.02.2014).

117. Муравьева Л. Ленд-лиз и проблема советского долга. *Финансы и кредит*. 2004. № 7 (145). С. 67-76.

118. На причалах пахнущих порохом. / под ред. Павлюка Н. Киев : Такі справи. 2010. 176 с.

119. Наркомвнешторг считает целесообразным организовать закупочную комиссию. URL: <http://rgae.ru/category/tegi/pravitelstvennaya-zakupochnaya-komissiya.shtml> (дата звернення: 05.08.2014).

120. Неудобные факты про автомобильный ленд-лиз: был ли СССР «великой грузовой державой». URL: <https://www.drom.ru/info/misc/84090.html> (дата звернення: 22.08.2021).

121. Никитин В.В. Горючее – фронту. М.: Воениздат, 1984. 205 с.

122. Новиков Н.В. Воспоминания дипломата: (Записки о 1938-1947 годах). Москва : Политиздат, 1989. 399 с.

123. О подготовке ТВД в 1941-м. URL: <http://zhistory.org.ua/sostr2.htm> (дата звернення: 05.08.2017)

124. О подготовке ТВД в 1941-м. URL: <http://zhistory.org.ua/sostr2.htm> (дата звернення: 15.09.2019).

125. Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны. URL: http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11 (дата звернення: 09.09.2018).

126. Оришев А.Б. В августе 1941. Москва : ООО «Издательский дом «Вече», 2011. 320 с.

127. Осокин Н., Йолтуховский В. Тральщики Северного флота в годы Великой Отечественной войны. *Судостроение*. 2007. № 6. С. 37-40.

128. Павленко М.І. Адміністрація допомоги і відбудови об'єднаних націй. Енциклопедія історії України. 2003. Т. 1, 688 с.

URL: http://resource.history.org.ua/cgi-bin/eiu/history.exe?Z21ID=&I21DBN=EIU&P21DBN=EIU&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=eiu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=TRN=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Administratsiia_dopomohy (дата звернення: 26.06.2023).

129. Папанин И.Д. Лед и пламень. Москва : Политиздат, 1984. 416 с.

130. Паперно А. Ленд-лиз. Тихий океан. Москва : ТЕРА – Книжный Клуб, 1998. 368 с.

131. Пашолок Ю. «Матильда»: толстокожая леди на советско-германском фронте. URL: <https://warspot.ru/10282-matilda-tolstokozhaya-ledi-na-sovetsko-germanskom-fronte> (дата звернення: 08.06.2019).

132. Пашолок Ю. Тяжелая судьба легкого танка. URL: <https://warspot.ru/5354-tyazhyolaya-sydba-lyogkogo-tank> (дата звернення: 10.06.2019).

133. Пашолок Ю. Многоярусный американец. URL: <https://warspot.ru/10554-mnogoyarusnyy-amerikanets> (дата звернення: 12.06.2019).

134. Пашолок Ю. СУ-76 американского производства. URL: <https://warspot.ru/8112-su-76-amerikanskogo-proizvodstva> (дата звернення: 12.03.2017)

135. Пашолок Ю. Янки при дворе ГАБТУ КА. URL: <https://warspot.ru/6255-yanki-pri-dvore-gabtu-ka> (дата звернення: 15.06.2019).

136. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны, 1941-1945 гг. : переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. — ноябрь 1945 г.), переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэном (август 1941 г. — декабрь 1945 г.). Москва : Воскресенье, 2005. 647 с.

137. Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. / под ред. Пряхина Г.В.. Москва : «Воскресенье». 2005. 647 с.

138. Перов В.М. Полярными трасами. Москва : Русавиа, 2001. 311 с.

139. Пикуль В.С. Реквием каравану PQ-17. Москва : Вече, АСТ, 2005. 592 с.

140. Пиляева В. История таможенного дела и таможенной политики России. Москва: Балтрус, 2008. 204 с.

141. Погудин В.А. Значение трассы Аляска – Сибирь в послевоенное время. *Человек, семья и общество: история и перспективы развития*: материалы международного научно-образовательного форума. Т. IV, Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. Красноярск, 2013. 242 с.

142. Подвиг народа. URL: http://podvignaroda.ru/?#tab=navPeople_search (дата звернения: 19.05.2021)

143. Подвиг таможенников в Великой Отечественной войне. URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=tamoghnya_voennogo_murmanska (дата звернения: 19.10.2018).

144. Поздеева Л. В. Канада в годы Второй мировой войны. Москва : Наука, 1986. 336 с.

145. Покришкін В.М. Небо війни. Київ : Політвидав, 1982. 494 с.

146. Полковник Власов Иван Павлович Подвиг народа. URL: Режим доступа: <http://podvignaroda.ru/?#id=27868375&tab=navDetailManAward> (дата звернения: 21.07.2017).

147. Попов Г.Г. Военно-экономическое значение «ленд-лиза» для СРСР. *Jornal of economic regulation (Вопросы регулирования экономики)*. 2016. № 1. С. 34-52.

148. Постановление ГКО № ГКО-2408сс «О зимней ледокольной кампании на Белом море в 1942-1943 г.г.» от 14 октября 1942 г. URL: <http://kuraev.ru/smf/index.php?topic=385670.7620> (дата звернения: 13.11.2018).

149. Постановление ГКО № ГКО-875сс «Об Архангельском порте» от 9 ноября 1941 г. URL: http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194111/gko_0875.html (дата звернения: 12.10.2018).

150. Почтарев А., Горбунова Л. Полярная авиация России 1941-45 гг. Книга первая. Москва : Paulsen, 2011. 589 с.

151. Представление на награждение № УК5/1202721 от 04.10.1943. Подвиг народа. URL: <http://podvignaroda.ru/?#id=43022891&tab=navDetailDocument> (дата звернения: 26.07.2017).

152. Приказ заместителя Народного комиссара обороны СССР армейского комиссара Е. Щаденко № 001623 «О формировании 1 авиационной

URL: <http://histrf.ru/uploads/media/default/0001/12/6e1a74e16a509acd9984d677d5573c3b7b49a9a1.pdf> (дата звернения: 27.06.2019)

165. Свешникова А. Таможня военного Мурманска. URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=tamoghnya_voennogo_murmanska (дата звернения: 15.11.2018).

166. Свирин М. Н. Танки сталинской эпохи. «Золотая эра советского танкостроения». Москва : Эксмо, Яуза, 2012. 640 с.

167. Секретный проект «Хула». URL: <https://wwii.space/Секретный-Проект-Хула/> (дата звернения: 23.06.2023).

168. Сизоненко А. И. Советско-американские переговоры по ленд-лизу и Московская конференция 1941 года. *США и Канада: экономика, политика, культура*. 2012. № 10. С. 87-93.

169. Сиполс В. Я. Торгово-экономические отношения между СССР и Германией в 1939-1941 гг. в свете новых архивных документов. *Новая и новейшая история*. 1997. № 2. С. 29-41.

170. Сказка наоборот. URL: <http://www.gruzovikpress.com/article/1109-sborka-avtomobiley-postavlyaemyh-po-lend-lizu-nagorkovskom-avtomobilnom-zavode-im-molotova-skazka-naoborot/> (дата звернения: 04.04.2016).

171. Снабжение населения продуктами питания во время Великой Отечественной войны URL: <http://www.otvoyna.ru/statya57.htm> (дата звернения: 27.06.2019).

172. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941-45: Документы и материалы. / М-во иностр. Дел СРСР. В 2-х т. Т. 1. 1941-43. Москва : Политиздат, 1984. 510 с.

173. Соков И. А. Ленд-лиз и аляскинско-канадская транспортная магистраль. *Военно-исторический журнал*. 2011. №. 1. С. 25-29.

174. Соколов М.В. АвтоНАШЕСТВИЕ на СССР. Трофейные и ленд-лизовские автомобили. Москва : Яуза; Эксмо, 2011. 608 с.

175. Соколов Б.В. Правда о Великой Отечественной войне. Санкт-Петербург: Алетея; 1998. 304 с.

176. Солонин М. Как Советский Союз победил в войне – часть III. *Военно-промышленный курьер*. 2015. № 23 (589). URL: <https://vprk-news.ru/articles/25776> (дата звернения: 22.01.2019).

177. Солонин М. Пушки, масло, золото... *Военно-промышленный курьер*. 2010. №.38. С. 5-6.

178. Сопин Ю.Г. Морской транспортный флот США в обеспечении поставок по ленд-лизу в Великобританию и СССР в годы Второй мировой войны: программа создания и маршруты переходов. *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта*. 2012. № 12. С. 56-60

179. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. Москва : Вече, 2000. 400 с.

180. Стрельбицкий К. Советские моряки и озеро лох-Несс. *Морской сборник*. 2009. № 2. С. 72-73.

181. Супрун М. Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы второй мировой войны. *Отечественная история*. 1996. № 3. С. 46-54.

182. Танк М4А2. Руководство. Москва : Военное издательство Народного комиссариата обороны, 1945. 167 с.

183. Терехин К., Таралов А., Томашевский А. Воины стальных магистралей : Краткий воен.-ист. очерк о ж.-д. войсках Советской Армии за 50 лет. Москва : Воениздат, 1969. 309 с.

184. Тесельская И.П., Ципкин Ю.Н. Роль железных дорог Дальнего Востока в достижении Победы. *Россия и АТР*. Владивосток, 2010. № 2. С.36–46.

185. Ткачева Г.А. Дальневосточное общество в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Владивосток : Изд-во Дальнаука, 2010. 376 с.

186. Указ Президиума Верховного Совета СССР № 217/145 от 23.05.1944. Подвиг народа. URL: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie1560651492/ (дата звернения: 21.05.2019).

187. Указ Президиума Верховного Совета СССР № 217/38 от 14.04.1944. Подвиг народа. URL: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie1560649495/?backurl=%2Fheroes%2F%3Fadv_search%3Dy%26last_name%3DKоннолли (дата звернения: 20.05.2019).

188. Указ Президиума Верховного Совета СССР № 219/305 от 16.12.1944. Подвиг народа. URL: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie1560808723/ (дата звернения: 26.07.2017).

189. Устьянцев С. Урок седьмой: правильный ленд-лиз. *Военно-промышленный курьер*. 2010. № 3 (766). URL: <https://vpk-news.ru/articles/24409> (дата звернения: 16.01.2019).

190. Учаев А.Н. Специфика эксплуатации канадских моделей танка «Валентайн» в РККА во время Великой Отечественной войны. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2016. № 3(65). С. 180-181.

191. Филиппов В.В. Из Азербайджана на фронт. История южной трассы ленд-лиза. 1941–1945. Красноярск : ООО «Издательство Поликор», 2017. 240 с.

192. Филиппов В.В. Красноярский аэропорт в годы Великой Отечественной войны и его значение в работе воздушной трассы. *Человек, семья и общество: история и перспективы развития*: материалы международного научно-образовательного форума. Т. IV, Краснояр. гос. пед. ун-т им. В.П. Астафьева. Красноярск, 2013. 242 с.

193. Фрадинський О.А. Експортно-імпортні операції СРСР та діяльність митниці в період 1941–45 років. *Світ фінансів*. 2020. № 3. С.153-164.

194. Фрадинський О.А. Вартісна структура ленд-лізу із США в СРСР протягом 1941-1945 років. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XVI Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 27-28 жовтня 2022 року. Університет митної справи та фінансів, 2021. С 124-126.

195. Фрадинський О.А. Використання бронетехніки ленд-лізу в умовах радянсько-німецького театру бойових дій. *Питання історії науки і техніки*. 2019. №2(50). С. 14-22.

196. Фрадинський О.А. До питання грошової оплати СРСР поставок союзників під час II Світової війни. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XII Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 25-26 жовтня 2018 року. Університет митної справи та фінансів, 2018. С. 98-100.

197. Фрадинський О.А. Імпорт вантажів гуманітарно-соціального характеру (подарунків) в СРСР протягом 1941-1945 років. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XV Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 21-22 жовтня 2021 року. Університет митної справи та фінансів, 2021. С. 94-96.

198. Фрадинський О.А. Контрабанда в СРСР під час II Світової війни. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей VII Міжнар. наук.-практ. конф., м. Дніпропетровськ, 24-25 жовтня 2013 року. Дніпропетровськ, 2013. С. 64-65.

199. Фрадинський О.А. Ленд-ліз автоматичного стрілецького озброєння в СРСР. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XIII Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 24-25 жовтня 2019 року. Університет митної справи та фінансів, 2019. С. 71-73.

200. Фрадинський О.А. Ленд-ліз в СРСР як форма військово-економічної співпраці країн-союзників у II Світовій війні. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2013. №1(7). С. 122-131.

201. Фрадинський О.А. Ленд-ліз в СРСР: нафтова компонента. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2017. №1-2 (15-16). С. 187-202.

202. Фрадинський О.А. Ленд-ліз в СРСР: продовольча компонента. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2018. №1-2(17-18). С. 81-94.

203. Фрадинський О.А. Ленд-ліз в СРСР: фінансові аспекти здійснення. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XVII Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 26-27 жовтня 2023 року. Університет митної справи та фінансів, 2023. С.97-99.

204. Фрадинський О.А. Ленд-ліз промислового обладнання в СРСР у 1941-45 роках. *Питання історії науки і техніки*. 2019. №1(49). С. 35-44.

205. Фрадинський О.А. Ленд-ліз та продовольча безпека Радянського Союзу під час II Світової війни. *Теоретичні та прикладні аспекти розвитку аграрного бізнесу України* : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю, м. Тернопіль, 28 жовтня 2015 року. ВПЦ «Економічна думка», 2015. С. 246-249.

206. Фрадинський О.А. Митні та логістичні аспекти здійснення ленд-лізу в СРСР у 1941-45 роках. *Питання історії науки і техніки*. 2013. №4(28). С. 57-68.

207. Фрадинський О.А. Організація ленд-лізу через далекосхідні порти СРСР у 1941-45 роках. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2014. №1(9). С. 81-90.

208. Фрадинський О.А. Організація поставок союзників за системою ленд-лізу через Іран під час II Світової війни. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2015. №1(11). С. 186-195.

209. Фрадинський О.А. Північні конвої в системі ленд-лізу: військові, логістичні та митні аспекти здійснення. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2015. №2(12). С. 224-238.

210. Фрадинський О.А. Повітряна траса «Аляска-Сибір» як один із маршрутів ленд-лізу. Історія торгівлі, податків та мита. 2016. №1-2 (13-14). С. 250-264.

211. Фрадинський О.А. Поставки Великобританії в СРСР протягом 1941-45 років. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XIV Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 22-23 жовтня 2020 року. Університет митної справи та фінансів, 2020. С. 85-87.

212. Фрадинський О.А. Шляхи «Кочівників» або одна із мало-відомих сторінок авіаційного ленд-лізу. *Історія торгівлі, податків та мита* : тези доповідей XI Міжнародної наукової конференції, м. Дніпро, 26-27 жовтня 2017 року. Університет митної справи та фінансів, 2017. С. 107-109.

213. Фронтовой приказ №56/н от 23.06.1945. Подвиг народа. URL: <http://podvignaroda.ru/?#id=43022891&tab=navDetailDocument> (дата звернення: 24.07.2017)

214. Фронтовой приказ №77/н от 14.09.1945. Подвиг народа. URL: <http://podvignaroda.ru/?#id=27868372&tab=navDetailDocument> (дата звернення: 23.07.2017)

215. Фрыдель В. И. Ленд-лиз: исторический анализ и современное экономическое применение. *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*. 2013. № 6. С. 191-195.

216. Хохлов В. Развитие техники связи и обеспечение Вооруженных Сил средствами связи в годы Великой отечественной войны и современность. *Вооружение и экономика*. 2015. № 2(31). С. 157-180.

217. Хрущёв Н.С. Время. Люди. Власть. (Воспоминания). Книга I. Москва : ИИК «Московские Новости», 1999. 498 с.

218. Цыплин В.Г. Советско-американские контакты в военной области в условиях дипломатического непризнания. *Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия История. Международные отношения*. 2018. Т. 18, Вып. 3. С. 299-303.

219. Чепак В., Чепак Г. Полководницькі ордени для бойових союзників. *Дзеркало тижня*. 2010. №13. С. 14.

220. Чечин О. Дождаться в живых. *Огонек*. 2016. № 4. С.40-42.

221. Чибисов М. Через материки и океаны. URL: <https://www.pere meny.ru/column/view/1321/> (дата звернення: 16.08.2018).

222. Чичкин А. Неизвестные союзники Сталина. 1940-1945 гг. Москва : Вече, 2012. 308 с.

223. Чучко М.К., Грябан В.В. Історія митної справи на Буковині (XIII-XXI ст.). Чернівці: Золоті литаври, 2009. 272 с.
224. Шевяков А. Советско-германские экономические связи в передвоенные годы. *Социологические исследования*. 1995. № 5. С. 13-25.
225. Шигалин Г.И. Народное хозяйство СССР в период Великой Отечественной войны. Москва : Соцэргиз, 1960. 276 с.
226. Широкоград А. Артиллерия в Великой Отечественной войне. Москва : АСТ, 2010. 640 с
227. Широкоград А. Персия-Иран. Империя на Востоке. Москва : Вече, 2010. 402 с.
228. Широкоград А. Танковая война на Восточном фронте Москва : Вече, 2009. 448 с.
229. Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. Москва : Центрполиграф, 2003. 270 с.
230. Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. Москва : Воениздат, 1989. 403 с.
231. Эдлинский С.Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. Москва : Издательство «Морской транспорт», 1963. 251 с.
232. Экономический фундамент Победы: параллели истории и современности. / под ред. Караваевой И. Москва : Институт экономики Российской академии наук. 2015. 344 с.
233. Яковлев Н. Н. Франклин Рузвельт: человек и политик: новое прочтение. Москва : Международные отношения, 1981. 414 с.
234. Ярославцев В. Небо без границ. Воздушный мост Аляска-Сибирь. URL: <http://gigabaza.ru/doc/62392-pall.html> (дата звернення: 07.06.2015).
235. Fradynski O. Dynamics and structure of imports into the USSR during World War II. *Customs Scientific Journal*. 2023. №1. С. 14-21.
236. Lend-lease. URL: <http://apushcanvads.pbworks.com/w/page/52474900/Lend%20Lease> (дата звернення: 05.07.2023).
237. SPAM для Красной армии. URL: <http://www.otvoyna.ru/statya57.htm> (дата звернення: 17.06.2021).
238. TL-122 Flashlights. URL: <https://www.paratrooper.be/articles/tl-122-flashlights/> (дата звернення: 31.07.2023).

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

Фрадинський Олександр Анатолійович

ЛЕНД-ЛІЗ В СРСР: домінанти здійснення

ФОП Мельник А.А.

Свідоцтво Державного комітету інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції
Серія ДК № 1942 від 15.09.2008 р.

Надруковано: ФОП Стрихар А. М.
м. Хмельницький, вул. Гетьмана Мазепи, 14
тел.: (096) 709-11-10

Підписано до друку 24.02.2024. Формат 60x84/16
Друк цифровий. Ум. друк. арк. 23,08. Тираж 50 прим