

М И Х А И Л ★
БАРЯТИНСКИЙ
ТАНКИ ЛЕНД-ЛИЗА
В БОЮ



Танки в бою

Михаил Барятинский
Танки ленд-лиза в бою

«Яуза»

2009

Барятинский М. Б.

Танки ленд-лиза в бою / М. Б. Барятинский — «Яуза»,
2009 — (Танки в бою)

ISBN 978-5-699-36244-8

Эти танки незаслуженно оболганы и ославлены по идеологическим соображениям. Их принято считать жалкими «керосинками» с «картонной» броней и убогими «пукалками» вместо орудий, не идущими ни в какое сравнение с грозной советской бронетехникой. Но если это так – почему Красная Армия применяла ленд-лизские танки до самого конца войны в составе гвардейских мехкорпусов на направлениях главных ударов? В своей новой книге ведущий специалист по истории бронетехники опровергает расхожие идеологические штампы, с цифрами и фактами доказывая, что «шерманы» и «валентайны», бок о бок с ИСами и «тридцатьчетверками» дошедшие до Берлина, также заслужили добрую память и право считаться символами нашей Победы.

ISBN 978-5-699-36244-8

© Барятинский М. Б., 2009

© Яуза, 2009

Содержание

Ленд-лиз: мнения и оценки	5
Ленд-лиз: цифры и факты	11
Танковый ленд-лиз	41
МК.П «Матильда»	51
Конец ознакомительного фрагмента.	53

Михаил Барятинский

Танки ленд-лиза в бою

Ленд-лиз: мнения и оценки

Прежде чем начать предметный разговор о ленд-лизе вообще и о танковом ленд-лизе в частности, хотелось бы остановиться на отношении к этой теме в нашей стране. Сразу надо оговориться, что даже в годы Второй мировой войны оценка ленд-лиза была неоднозначной. Это было вызвано главным образом противоречиями и взаимным недоверием между союзниками, каждый из которых отстаивал в этой войне прежде всего свои собственные интересы. В такой обстановке любая задержка в поставках, пусть и по самым объективным причинам, сразу вызывала всплеск раздражения и недоверия и приводила к замалчиванию или явному занижению роли этих поставок со стороны советского руководства. Так, например, в августе 1942 года во время встречи лидеров Великобритании и СССР в Москве Сталин заявил Черчиллю, что британцы оставляют себе самое необходимое из американских грузов, отправляя в СССР лишь остатки. Стоит только удивляться, как, выслушав это абсолютно наглое и несправедливое обвинение, Черчилль не подавился собственной сигарой.

Впрочем, спустя полгода в традиционном первомайском приказе Сталин не пожалел комплиментов в адрес союзников. Дружелюбный тон вождя подхватила вся советская пресса. Но когда после встречи в Вашингтоне в мае 1943 года Рузвельт и Черчилль сообщили Сталина, что из-за высадки в Италии они решили перенести высадку в Нормандии на май 1944 года, советский вождь понял, что его опять обманули. Последовавший за этим отзыв послов из Лондона и Вашингтона поставил межсоюзнические отношения на грань разрыва. И дело здесь было, как сообщил Сталин в письме Черчиллю, «не просто в разочаровании советского правительства, а в сохранении его доверия к союзникам, подвергаемого тяжелым испытаниям».

К этому времени в плане воздействия на союзников у Сталина появился веский аргумент – победы Красной армии и ее возрастающая с каждым днем мощь. Разгром немцев на Курской дуге и прорыв советских войск к Днепру заставили союзников пересмотреть свое отношение к СССР. В документе Объединенного комитета начальников штабов «Позиция России», подготовленном в конце июля 1943 года, говорилось: «Поскольку Россия является решающим фактором в войне, ей надо оказывать всяческую помощь и надо прилагать все усилия к тому, чтобы добиться ее дружбы».

Апогеем сотрудничества союзников во Второй мировой войне стала Тегеранская конференция. В ходе нее удалось снять все или почти все спорные вопросы и в первую очередь вопрос о западных границах СССР, долгое время бывший камнем преткновения во взаимоотношениях союзников.

Однако постепенно все стало меняться к худшему. «Медовый месяц» союзнических отношений подходил к концу. Некоторое время сдерживающим фактором нарастающей конфронтации выступал Рузвельт. С приходом же к власти Трумэна «твердый курс» по отношению к СССР стал официальным, о чем новый президент заявил спустя сутки после вступления в должность. Советский Союз не оставался в долгу. Уже с марта 1945 года в советской прессе СССР стал преподноситься как главный и единственный победитель в войне.

Все точки над «и» были расставлены в 1947 году в книге тогдашнего председателя Госплана СССР Н.А. Вознесенского «Военная экономика СССР в период Отечественной войны». О поставках по ленд-лизу в ней вообще не было сказано ни слова, а лишь сообщалось, что они составили 4 % от советского производства. При этом недавний союзник по антигитлеровской коалиции именовался как «ожиревший на народной крови в период Второй мировой войны».

монополистический капитализм Соединенных Штатов Америки», который «теперь стоит во главе империалистического и антидемократического лагеря и стал застрельщиком империалистической экспансии во всех частях света». Цифра в 4 % была опубликована без каких-либо комментариев и вызвала много вопросов. В частности, неясно, каким образом Вознесенский и его сотрудники вычислили эти проценты. Оценить советский ВВП в денежном выражении было затруднительно из-за отсутствия конвертируемости рубля. Если же счет шел на единицы продукции, то тогда непонятно, каким образом танки сравнивались с самолетами, а продовольствие – с алюминием.

Все последующие годы помощь по ленд-лизу хотя и признавалась, но как бы вскользь, как нечто несущественное и незначительное. Подобное отношение нашло свое отражение и в исторических трудах, и в мемуарной литературе, и даже в кинематографе. В связи с этим будет не лишним вспомнить эпизод из художественного фильма «Выбор цели» (1975). В этом фильме, посвященном судьбе академика И.В. Курчатова, есть сцена беседы Сталина с Курчатовым, Иоффе и несколькими другими видными советскими физиками в 1942 году. Речь идет о разработке в США и Великобритании ядерного оружия, о чем стало известно советской разведке. На предложение одного из ученых попросить союзников поделиться результатами своих исследований Сталин раздраженно бросает: «Ничем они с нами делиться не станут. В то время как советские люди отдают свои жизни в борьбе с врагом, Черчилль торгуется из-за трех десятков «харрикейнов»! А их «харрикейны» – дрянь, наши летчики не любят эту машину».

В этой фразе есть четыре примечательных момента, характерных для советского подхода к помощи союзников. Во-первых, это противопоставление пролитой крови и экономической помощи, а по сути – циничное бравирование миллионами человеческих жизней, загубленных по непосредственной вине советского же руководства. Англичане с американцами тут совсем ни при чем. Руководители этих стран предпочли, в основном, положить на алтарь общей победы материальные ценности, порой для сохранения жизней соотечественников, откровенно подставляя своих союзников, как это сделали, например, британцы по отношению к Франции в 1940 году. В России же, где человеческая жизнь никогда ни во что не ставилась (вспомним крылатую фразу фельдмаршала Апраксина, произнесенную еще в XVIII веке: «Мужиков бабы еще нарожают, а за лошадей золотом плачено!»), всегда предпочитали расплачиваться кровью. И винить в этом кого-либо кроме самих себя нечего!

Второй характерный момент заключен в словах «Черчилль торгуется». То есть дело преподносится таким образом, что помощь от союзников приходилось как бы выбивать, преодолевая их сопротивление. Все это абсолютно не соответствует действительности. В течение всей войны союзники стремились выполнить все запрошенные Советским Союзом поставки. Срыв их по срокам в подавляющем большинстве случаев был связан только с проблемами транспортировки. Что же касается «торговли», то действительно союзники порой возражали советским представителям, особенно когда их заявки противоречили либо возможностям союзников, либо здравому смыслу. Так, например, в 1941 году некоторые недоразумения вызвала заявка на ежемесячную отправку в СССР 300 бомбардировщиков и 100 истребителей. Именно так, а не наоборот, несмотря на то что Красная армия вела оборонительные бои в условиях господства авиации противника. Кроме того, английские эксперты не могли понять, зачем русским дальние бомбардировщики, если их радиуса действия не хватит даже для того, чтобы долететь до румынских нефтепромыслов, не говоря уже о территории Германии, которую более успешно могут бомбить сами англичане. Тот факт, что буквально на следующий день русские легко согласились с английскими аргументами, породил первые сомнения в обоснованности советских заявок.

Такие сомнения, кстати сказать, возникали постоянно. В 1944 году разразился скандал, вызванный советской заявкой на поставку дополнительно 50 дизелей для морских охотников. Эта заявка вызвала некоторое напряжение у американцев, так как эти дизеля устанавливались

на десантные плашкоуты, необходимые для высадки в Нормандии. В связи с этим один из офицеров американской миссии посетил советские верфи, для которых ранее уже заказывались такие дизеля. Там он обнаружил, что лишь три двигателя были установлены на кораблях, а остальные 123 ржавели за ненадобностью. После этого американцы захотели изучить потребность СССР в алюминии, никеле, меди и спирте, которые также были включены в заявку на дополнительные поставки в 1944 году. Но нарком внешней торговли далеко не в дипломатической форме отказал как в инспекции, так и в предоставлении требуемых материалов. Однако из других источников американцам стало известно, например, об использовании ленд-лизингового алюминия в качестве настилов на причалах и в товарных складах и о продаже Советским Союзом ленд-лизинговых грузов в третьи страны. Тут, как говорится, комментарии излишни.

Что же касается возможностей союзников, то они были не безграничны, особенно в начальный период войны. Так, например, 30 июня 1941 года на стол госсекретаря США легла первая советская заявка на скорейшую поставку 3000 бомбардировщиков, такого же количества истребителей, 20 тыс. зенитных пушек, 50 тыс. тонн толуола, а также оборудования для военных предприятий на общую сумму 1837 млн долларов! Основную часть этой суммы предполагалось оплатить в счет будущего 5-летнего льготного кредита, остальную часть – бартером. О распространении на СССР закона о ленд-лизе речь тогда еще не шла.

Советская заявка поставила американцев в весьма затруднительное положение. Для ее выполнения им пришлось бы нарушить свои обязательства перед Великобританией и другими странами, сорвать расписание поставок и спешно перепрофилировать предприятия на выпуск недостающей или отсутствующей продукции. Даже полностью изъяв из армии США зенитные орудия всех калибров, советский запрос удалось бы удовлетворить лишь на треть! Ограниченным был и выпуск самолетов (в третьем квартале 1941 года в среднем 1700 в месяц), большая часть которых прямо с конвейера отправлялась в Великобританию. Для производства же запрашиваемого советской стороной высокооктанового бензина требовалось 2–3 года!

Третий момент заключался в утверждении «харрикейны» – дрянью», из которого вполне логично вытекал четвертый – «наши летчики не любят». Оба этих момента имеет смысл рассматривать в комплексе. Слова «харрикейны» – дрянью» следует понимать фактически как оценку всего ленд-лиза, то есть как утверждение, что нам поставлялось одно старье, не нужное самим союзникам, а все новейшее и самое лучшее они оставляли себе. Насколько такое заявление справедливо, можно разобраться на примере того же пресловутого «Харрикейна».

Да, безусловно, по состоянию на 1941 год этот истребитель нельзя было считать самым современным. Да, «Спитфайр» был лучше, но их не хватало самим англичанам, а «харрикейнов» они могли поставить много и сделать это быстро. С другой стороны, идеальных самолетов, как, впрочем, и ничего другого, в мире не существует. Английский истребитель, например, по летно-техническим данным уступал советскому Як-1, но существенно превосходил И-15 и И-16, составлявшие львиную долю парка ВВС РККА в 1941 году и около 80 % парка истребительной авиации Северного фронта, куда в основном и поступали «харрикейны». Кроме того, все английские самолеты были оснащены радиостанциями, а по качеству сборки и технической надежности на порядок превосходили советские истребители любого типа. О том, насколько верно утверждение, что человек красит машину, а не машина человека, можно убедиться на примере 151-го крыла британских ВВС, воевавшего на советском Севере.

За два месяца пребывания крыла в СССР погода позволила нормально летать лишь одну неделю. Но и за этот короткий промежуток времени англичане успели отлично показать себя и свои самолеты. Соотношение потерь крыла и потерь противника составило 1:15.

Ну а вопрос любви или не любви вообще сугубо субъективный. Ясное дело, что «Харрикейн» при первом знакомстве приходился не слишком по душе нашим летчикам: мало того что вся информация в кабине на английском языке, которого не знал никто (в отличие от наших дней в 1930-е годы наиболее изучаемым в СССР иностранным языком был немецкий), так еще

и все единицы измерения не метрические – футы, мили, галлоны и т. д. Алгоритм размещения приборов также не соответствовал принятому на советских самолетах.

Абсолютно иной была и вся система эксплуатационного обслуживания самолета. Словом, этот перечень можно продолжать почти до бесконечности. Пересаживаясь с И-16 на «Харрикейн» или с Т-26 на «Валентайн», наши летчики и танкисты испытывали морально-психологический шок от контакта с техникой, находившейся на более высоком уровне технической культуры, чем отечественная. Примерно такое же ощущение, правда, в меньшей степени (все-таки другое время), испытал каждый современный автомобилист, пересевший с отечественной автомашины на иномарку. Однако шок быстро проходит, втягиваешься, и обратно уже не хочется. Примерно то же самое происходило и во время войны: танкистов и летчиков, «распробовавших» ленд-лизовскую технику, не особенно тянуло обратно на советскую.

Казалось бы, подтверждение этого можно найти в воспоминаниях ветеранов. Но не тут-то было. Найти объективную оценку ленд-лизовской техники в мемуарной литературе, издававшейся в советское время, попросту невозможно. При этом слово давалось исключительно тем людям, которые сталкивались с импортными машинами случайно, на короткое время. В итоге все сводилось к повторению штампов, описанных выше. С таким подходом можно столкнуться и в современной литературе. Вот несколько типичных примеров.

Вспоминает офицер-танкист Г.С. Шишкин: *«Одно время пришли «валентайны». Когда узнали, что американские танки к нам прибывают, все начали бегать к замполтеху с жалобами на танк – то одно барахлит, то другое, – начали всякие поводы искать, чтобы пересест на американский танк. Пришли они к нам... Ой, как посмотрели, что это за танк... Наши-то танки были грубо отделаны внутри, там и окалина, и от сварки могли наплывы сохраниться. А тут влезешь в него – мягкая кожа, золотыми буквами везде написано – «вход», «выход», «огонь». Но бензиновые моторы – горят как свечка. Гусеницы у «валентайнов» были резино-металлические. Для парада они были хороши, а в условиях боя – чуть-чуть крен, и она слетает. Володька Сомов, про которого я уже говорил, как-то взял кувалду, залез на танк, как врезал по броне, и кувалда вошла миллиметров на двадцать! Оказывается, как нам потом объясняли, у них вязкая броня. Снаряд ее пробивает, а осколков нет. Пушка слабенькая. Абсолютно были не приспособлены к этой войне. Потом пожгли эти танки, по-моему, умышленно. Подо мной такой танк сгорел... Нет, воевать на нем плохо. Сидишь в него и уже боишься. Никакого сравнения с Т-34».*

Характерный пример. Совершенно ясно, что под личиной «американского» танка «Валентайн» скрывался «Стюарт». Так что память подвела ветерана. И не только память, но и логика: сравнивать «Стюарт» с Т-34, мягко говоря, неправильно. Конечно «Стюарт» хуже, поскольку он легкий танк, а Т-34 – средний. Но ведь и Т-60 хуже, чем Т-34, и Т-70! Вот их-то и надо сравнивать с американским легким танком! Но, судя по всему, на этих машинах Г.С.Шишкин не воевал. Весьма сомнительный эпизод с вмятинами на броне от ударов кувалды также оставим на его совести. Броня есть броня, и понятие «вязкая» отнюдь не означает, что она проминается от ударов кувалды. Скорее всего, это не что иное, как солдатская байка, сознательно направленная на принижение боевых качеств иностранной техники.

Не сходятся концы с концами и у А.С. Бурцева, который познакомился с ленд-лизовской техникой в 1-м Саратовском танковом училище: *«Практику вождения и тактику проходили на Т-26 и БТ-7, а стреляли из танков, на которых обучались. Сначала из «матильд» и «валентайнов», а потом из Т-34. Честно говоря, мы боялись, что нас могут выпустить на иностранных танках: «Матильда», «Валентайн», «Шерман» – это гробы. Правда, броня у них была вязкая и не давала осколков, зато механик-водитель сидел отдельно, и если ты башню повернул, а в это время тебя подбили, то водитель уже никогда из танка не выберется. Наши танки – самые лучшие. Т-34 – замечательный танк».*

Такое ощущение, что инструкцию о том, как отвечать на вопросы по ленд-лизовой технике, оба фронтовика получали в одном кабинете. Впрочем, ничего удивительного – штамп есть штамп, его вбили людям в сознание, а как оно было на самом деле, никто и не задумывается. Можно подумать, что из наших танков механики-водители выскакивали легко и просто. Особенно из ИС-2, у которого водительского люка вообще не было! Что касается упомянутых иностранных танков, то утверждение Бурцева в отношении английских машин вызывает недоумение, так как конструкция люков позволяла механику-водителю покинуть их при любом положении башни. Лишь только у «Шермана», в том случае, если ствол орудия находится на люке водителя, открыть его невозможно. Однако делать на этом основании вывод, что импортные машины – «гробы», а «наши танки самые лучшие», несколько скоропалительно. В точно таком же положении мог оказаться и механик-водитель КВ, да и как-то не приходилось слышать, что на Т-34 механики-водители, благодаря конструкции своего люка, погибали реже остальных членов экипажа. Кстати сказать, на большинстве отечественных послевоенных танков при расположении ствола пушки над люком механика-водителя последний не может покинуть танк. Правда, несмотря на это, их тоже считают лучшими в мире.

Столь же пренебрежительное отношение к иностранной технике демонстрирует в своих воспоминаниях и маршал Советского Союза И.И. Якубовский: *«Свои боевые машины мы придирчиво сравнивали с поступившими к нам на вооружение несколькими образцами американских и английских танков. Сравнение было явно в нашу пользу. Комфортабельный «Шерман» был менее маневрен и слабее в огне, имел тонкую броню. «Черчилль» грешил тем же, кроме того, имел гусеницы, на которых с большим трудом можно было преодолевать даже небольшие подъемы и спуски.*

По моему предложению ремонтники наклепали на гусеницы «Черчилля» шипы. Громоздкая машина несколько улучшила свою проходимость. А сам факт ее легкой модернизации получил широкую огласку в 65-й армии. Командарм П.И. Батов нередко шуточно замечал при обращении ко мне: дескать, как это ты умудрился нашего союзника «Черчилля» подковать».

Надо сказать, что факт подковывания «Черчилля» фигурирует во многих воспоминаниях, при этом каждый приписывает пальму первенства себе. Что касается «тонкой» брони «Черчилля», то, как всем известно (кроме маршала, очевидно), до появления «Королевского тигра» это был самый толстобронный танк Второй мировой войны.

Как видим, тональность у всех этих воспоминаний одинаковая, что и немудрено. Все упоминавшиеся танкисты эксплуатировали ленд-лизовскую технику эпизодически или, как И.И. Якубовский, были знакомы с ней понаслышке. Во вверенной ему 91-й отдельной танковой бригаде никаких «черчиллей» и в помине не было, так что где и кого он «подковывал» – вопрос открытый. Совсем иной тон у ветеранов, подолгу воевавших на импортных машинах. Чтобы убедиться в этом, достаточно ознакомиться, например, с воспоминаниями Д.Ф. Лозы или А.И. Покрышкина.

В этой связи небезынтересно привести и точку зрения Г.К. Жукова, высказанную во время одной из бесед с писателем К.М. Симоновым, состоявшихся в 1965–1966 годах: *«Говоря о нашей подготовленности к войне с точки зрения хозяйства, экономики, нельзя замалчивать и такой фактор, как последующая помощь со стороны союзников. Прежде всего, конечно, со стороны американцев, потому что англичане в этом смысле помогали нам минимально. При анализе всех сторон войны это нельзя сбрасывать со счетов. Мы были бы в тяжелом положении без американских порохов, мы не смогли бы выпускать такое количество боеприпасов, которое нам было необходимо. Без американских «студебеккеров» нам не на чем было бы таскать нашу артиллерию. Да они в значительной мере вообще обеспечивали наш фронтовой транспорт. Выпуск специальных сталей, необходимых для самых разных нужд войны, был тоже связан с рядом американских поставок.*

То есть то развитие военной промышленности, которое осуществлялось в ходе войны, и переход ее на военные рельсы были связаны не только с нашими собственными военными ресурсами, имевшимися к началу войны, но и с этими поставками».

А вот что говорил о поставках по ленд-лизу А.И. Микоян: *«Теперь легко говорить, что ленд-лиз ничего не значил. Он перестал иметь большое значение много позднее. Но осенью 1941 года мы все потеряли, и, если бы не ленд-лиз, не оружие, продовольствие, теплые вещи для армии и другое снабжение, еще вопрос, как обернулось бы дело».*

Так кто же прав? Какими же они были в действительности – ленд-лизовские танки? Каковы были роль и значение ленд-лизовских поставок в годы Великой Отечественной войны, и могли ли мы обойтись без них? Попробуем разобраться.

Ленд-лиз: цифры и факты

Идея системы помощи странам, противостоящим нацистской Германии, в первую очередь Англии, передачей им займы вооружения и военных материалов в обмен на определенные политические и экономические уступки (от англ. «lend» – давать займы, одалживать и «lease» – сдавать в аренду) возникла в министерстве финансов США осенью 1940 года. Тогда юрисконсульты Э. Фоли и О. Кокс отыскали закон 1892 года, принятый при президенте Б. Гаррисоне. Согласно ему военный министр США, «когда по его усмотрению это будет в интересах государства, может сдавать в аренду на срок не более чем 5 лет собственность армии, если в ней не нуждается страна». Это и легло в основу билля о ленд-лизе, который в январе 1941 года внесли в конгресс. После утверждения в палате представителей и сенате его 11 марта подписал президент Ф. Рузвельт, и билль стал законом. Он уполномочивал президента при необходимости передавать займы или в аренду предметы обороны любой стране, оборону которой тот признает жизненно важной для безопасности США. В тот же день действие закона распространили на Англию и Грецию.



Президент США Франклин Д. Рузвельт подписывает закон о ленд-лизе. Вашингтон, 11 марта 1941 года

Закон о ленд-лизе поставил точку в длительной борьбе с так называемыми изоляционистами – сторонниками невмешательства США в мировой конфликт. Поначалу их позиции были достаточно сильны. Так, например, уже 5 сентября 1939 года был введен в действие закон о нейтралитете, одно из положений которого предусматривало эмбарго на вывоз вооружения в воюющие страны. Выступая 21 сентября на внеочередной сессии конгресса, президент Рузвельт говорил о пагубных последствиях этого закона для США и необходимости отмены эмбарго. После ожесточенных споров конгресс 3 ноября его отменил. На следующий день президент подписал видоизмененный закон о нейтралитете. Страны, противостоявшие гитлеров-

ской Германии, получили возможность закупать в США вооружение и военные материалы на условиях «cash and carry» («плати и вези»), то есть предварительной оплаты наличными и вывоза на собственных судах.

Поставки вооружения из США в Великобританию резко возросли после Дюнкерка и капитуляции Франции. Эти события совпали с очередной избирательной кампанией в США, в ходе которой Рузвельт был в третий раз подряд выдвинут на пост президента. Победа на выборах 1940 года дала ему возможность действовать более свободно. Англоамериканские связи продолжали расширяться, но уже в 1940 году Англия оказалась перед лицом острой нехватки валютных и золотых резервов для дальнейших закупок вооружения, военных материалов и продовольствия. За год войны долг Британской империи Соединенным Штатам увеличился на 1740 млн долларов, то есть почти втрое. Сдача в аренду военных баз в обмен на поставки вооружений проблему не решала. Ситуация усугублялась тем, что американский закон Джонсона 1934 года блокировал предоставление кредитов Великобритании, пока та не погасит прежних долгов. В декабре 1940 года англичане были вынуждены отказаться от новых контрактов с США. В самый разгар «Битвы за Британию» для англичан сложилась критическая ситуация. Вот тут-то и появился на свет билль о ленд-лизе.

Впервые свой план помощи Англии Рузвельт публично изложил на пресс-конференции 17 декабря 1940 года. При этом президент облек свои объяснения принципов ленд-лиза в любопытную, но одновременно очень доступную форму. «Представьте себе, – сказал он, – что загорелся дом моего соседа, а у меня на расстоянии 400–500 футов от него есть садовый шланг. Если он сможет взять мой шланг и присоединить его к своему насосу, то я смогу ему помочь потушить пожар. Что же я делаю? Я не говорю ему перед этой операцией: «Сосед, это шланг стоил мне 15 долларов, тебе нужно заплатить за него 15 долларов». Нет! Какая же сделка совершается? Мне не нужны 15 долларов, мне нужно, чтобы он возвратил мой шланг после того, как закончится пожар».

Слушание законопроекта о ленд-лизе велось почти два месяца. По просьбе президента дебаты 15 января 1941 года открыл госсекретарь К. Хэлл, который должен был курировать прохождение билля через конгресс. Дебаты велись практически по всей стране, в конгресс были направлены тысячи писем, обращений, резолюций и телеграмм от различных организаций и частных лиц. По подсчетам «Нью-Йорк таймс», законопроект о ленд-лизе поддерживало свыше 27 млн взрослых американцев, а против выступало не более 11 млн. По данным института Гэллапа, за ленд-лиз высказывалось 70 % членов демократической партии США и 61 % республиканцев. Несмотря на то что законопроект поддерживала администрация, большинство конгресса и общественное мнение страны, его обсуждение сопровождалось ожесточенной политической борьбой. В ходе дискуссии в законопроект были внесены четыре существенных поправки, ограничивавших возможности президента. Прежде всего они касались контроля конгресса за ассигнованиями по ленд-лизу, отчетности президента о ходе выполнения закона, ограничения срока действия президентских полномочий по ленд-лизу и запрещения конвоирования торговых судов кораблями ВМС США. Эти ограничения во многом объясняют проблемы, которые время от времени возникали в организации поставок. Эти проблемы демократии, не вполне понятные советскому руководству, впоследствии не раз приводили к весьма сложным ситуациям в отношениях между СССР и союзниками.

Страны – получатели ленд-лиза должны были подавать заявки на требуемые поставки, а затем согласовывать их с представителями госдепартамента и специально созданного управления по ленд-лизу, которые, в конечном счете, определяли размеры и направления помощи. После этого оформлялось двустороннее соглашение (протокол), именовавшееся «Расчетом по взаимной помощи». Оно предусматривало следующую систему ленд-лизовских расчетов:

– материалы, уничтоженные во время войны или непригодные для дальнейшего употребления, не подлежат никакой оплате;

– материалы, оставшиеся после войны и пригодные для гражданских нужд, оплачиваются полностью или частично в порядке долгосрочного кредита;

– военные материалы остаются в странах-получателях, правительство США сохраняет за собой право истребовать их;

– оборудование, не законченное производством к концу войны, и уже готовые материалы, находящиеся на складах в США, могут быть приобретены государствами-заказчиками, причем американское правительство предоставляет кредит на его оплату.

Руководство программой ленд-лиза было поручено комитету при кабинете министров в составе госсекретаря, министров финансов, обороны и военно-морских сил. В реальности же вся ответственность за выполнение этой программы была возложена на Гарри Гопкинса – советника и самого близкого друга президента Рузвельта. 2 мая 1941 года было создано специальное агентство по координации иностранной помощи – Division of Defence Aid Reports (DDAR), ответственным исполнителем которого стал генерал-майор Дж. Бернс, отлично зарекомендовавший себя работой в министерстве обороны еще в годы Первой мировой войны. Наконец, в октябре 1941 года президент особым указом преобразовал агентство в Администрацию ленд-лиза – Office of Lend-Lease Administration (OLLA), во главе которой был утвержден бывший председатель правления директоров «Ю.С. стил корпорейшн» и вицепрезидент «Дженерал моторс» Эдвард Р. Стеттиниус, а его помощником и ответственным исполнителем – все тот же Дж. Бернс. С вступлением США в войну, в соответствии с новой концепцией ленд-лиза, OLLA приобрела вполне законченную структуру. Были созданы объединенные союзные управления по распределению амуниции, сырья, продовольствия, во главе которых стояли штабы, составленные из высокопоставленных офицеров различных родов войск американской и британской армий.

Созданная структура оказалась настолько громоздкой, что на прохождение заявки по ее коридорам уходило свыше двух месяцев. Бюрократические сложности, с которыми неминуемо сталкивались представители закупочных комиссий стран-получателей, во многом были связаны с необходимостью согласования технических спецификаций, разработкой проектов заказов и контрактов. При этом все документы проходили через многочисленные инстанции. Поначалу с этими проблемами в полной мере столкнулись англичане. Так, британская заявка на получение к концу 1941 года 23 тыс. самолетов, пройдя через все инстанции, была в реальности удовлетворена лишь на 15 %.



Глава администрации ленд-лиза Эдвард Р. Стеттиниус

Впрочем, на пути поставок вставали не только бюрократические препятствия. Порой американцы просто не имели запрашиваемого у них оружия. Так, например, в марте 1941 года на заводах США было изготовлено лишь 16 танков, 283 бомбардировщика и 223 истребителя. Маховик военного производства за океаном только набирал обороты.

Тем не менее ленд-лиз заработал. С марта по декабрь 1941 года британские ВВС получили 2400 американских самолетов, из них 100 – по ленд-лизу. Из выпущенных за это же

время в США 3300 танков четверть была отправлена в Британию по ленд-лизу, еще 200 – за наличный расчет. Кроме того, уже в течение первого года действия ленд-лиза Великобритания получила свыше 13 тыс. грузовиков, тысячи тонн продовольствия, оборудования и материалов. Вслед за Соединенным Королевством последовали другие страны. Как уже упоминалось, следующим государством, оборона которого была признана жизненно важной для США, стала Греция. Затем были Югославия, Китай, Бельгия, Норвегия, Польша, Голландия...



Личный посланник президента США Гарри Гопкинс (в центре) в московском аэропорту. 28 июля 1941 года

22 июня 1941 года Советский Союз вступил во Вторую мировую войну. Реакция руководителей Великобритании и США последовала незамедлительно. Премьер-министр Великобритании У. Черчилль, выступая вечером 22 июня по радио с обращением к английскому народу, заявил: «Никто не был более упорным противником коммунизма, чем я, в течение последних 25 лет. Я не возьму назад ни одного из сказанных мною слов, но сейчас все это отступает на второй план перед лицом разворачивающихся событий. Опасность, угрожающая России, – это опасность, угрожающая нам и Соединенным Штатам, точно так же, как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и свой дом, – это дело свободных людей и свободных народов во всех частях земного шара».

23 июня от имени американского правительства сделал заявление С. Уэллес, исполнявший обязанности государственного секретаря США. Он подчеркнул, что главная опасность для США и всего мира исходит от нацистского блока: «Гитлеровские армии сегодня – главная опасность для Американского континента». На следующий день президент Рузвельт на пресс-конференции сказал, что США намерены предоставить Советскому Союзу помощь, но оговорился при этом, что еще не известно, в какую форму она выльется.

Подобная осторожность и сдержанность вполне объяснима: новые союзники не верили в способность Красной армии противостоять доселе непобедимому Вермахту. Английский историк Р. Паркинсон приводит типичные оценки британских политиков и военных, которые они дали спустя несколько часов после нападения Германии на СССР: «Английский посол доно-

сил из Москвы: «Немцы пройдут по России подобно горячему ножу через сливочное масло». Начальник имперского генерального штаба генерал-фельдмаршал Д. Дил считал, что Россия продержится не дольше семи недель. Его коллега Г. Николсон добавил: «80 % экспертов из военного министерства считают, что Россия будет нокаутирована в течение 10 дней». Представители Форин-офиса давали несколько больше времени, но не более четырех недель.

Военный министр США Г. Стимсон информировал Ф. Рузвельта: он и комитет начальников штабов США убеждены, что «Германия будет задействована в России минимум один месяц, максимум – три месяца».

Надо сказать, что ход боевых действий на Восточном фронте в июне – июле 1941 года в целом только подтверждал оценки английских и американских политиков и военных, что в значительной степени предопределило и их военно-экономическую политику в отношении СССР. На этом этапе Лондон и Вашингтон дали согласие лишь на продажу оружия и других военных материалов. 16 августа 1941 года между Великобританией и СССР было подписано соглашение о предоставлении СССР кредита в 10 млн фунтов стерлингов (3 % годовых) сроком на 5 лет. Примерно в это же время госдепартамент США заявил о продлении действовавшего с 1937 года между СССР и США торгового соглашения сроком на один год. Одновременно советскому послу в Вашингтоне была вручена нота об экономическом содействии СССР со стороны США, в которой сообщалось, что правительство Соединенных Штатов самым дружественным образом рассматривает предложения, исходящие от правительства, учреждений и агентов СССР, о размещении в США заказов на товары и материалы, срочно необходимые для нужд государственной обороны Советского Союза, с целью содействия быстрому изготовлению и отгрузке этих товаров и материалов.



В. Сталин и У. Черчилль во время встречи в Москве. 1942 год

Однако в первые месяцы войны американские поставки в Советский Союз были невелики и производились за наличный расчет. Всего до конца октября 1941 года Советскому Союзу было продано вооружения и материалов на 41 млн долларов. Это были, по словам Рузвельта, «символические поставки» по принципу «плати и вези».

Тем временем события на Восточном фронте приняли неожиданный для Лондона и Вашингтона оборот. «Совершилось чудо, – пишет Р. Паркинсон. – Советско-германская кампания длилась уже более шести недель, т. е. больше того максимума времени, которое ей отводил имперский генеральный штаб. Красная Армия перешла от поспешного отступления к отходу с боями. Немецкие орды несли огромные потери. Русские смогут пережить еще и зиму. А это имело огромное значение: Англия получала более длительную передышку. Если даже Германия в конце концов и одержит победу, то она все равно будет настолько ослаблена, что уже не сможет осуществить вторжение на Британские острова».

Правящие круги Великобритании и США убедились, что в создавшейся обстановке самый лучший и наиболее дешевый способ помочь самим себе – это оказать помощь Советскому Союзу. Начиная с 6 сентября 1941 года британские поставки в СССР пошли на условиях ленд-лиза, и 7 ноября Рузвельт, признав оборону СССР жизненно важной для США, распространил действие закона о ленд-лизе на Советский Союз.

28 сентября 1941 года в Архангельск на борту британского крейсера «Лондон» прибыли американская и английская делегации во главе с А. Гарриманом и лордом У. Бивербруком соответственно. Из Архангельска они самолетом отправились в Москву, где на следующий день начала свою работу трехсторонняя конференция по вопросам поставок. 1 октября 1941 года был подписан Первый (Московский) протокол

о военных поставках на период с 1 октября 1941 года по 30 июня 1942 года. Последующие поставки должны были соответствовать квотам, установленным Вашингтонским (6 октября 1942 г.), Лондонским (19 октября 1943 г.) и Оттавским (17 апреля 1945 г.) протоколами. Причем если первые два протокола были трехсторонними, то в третьем и четвертом соглашениях участвовала и Канада. До 1 июля 1943 года канадские военные поставки выполнялись в счет обязательств Великобритании, а в некоторых случаях и США.



Митинг в Бирмингеме по случаю передачи британских танков Советскому Союзу. 28 сентября 1941 года

Предусмотренные протоколами квоты поставок, к сожалению, не всегда выполнялись. Кроме того, имели место порой значительные задержки поставок, которые вызывали упреки советской стороны. О том, как обстояло дело, можно судить на примере «Справки народного комиссара внешней торговли СССР А.И. Микояна о выполнении Англией и США обязательств, принятых на Московской конференции трех держав, по поставкам в СССР вооружения, оборудования и сырья за октябрь – декабрь 1941 года». Справка была составлена 9 января 1942 года и адресована И.В. Сталину и В.М. Молотову. Выдержки из нее дают представление как об объемах и номенклатуре поставок, так и об оценке советской стороной их выполнения.

«Направляю Вам при этом справки о выполнении обязательств, принятых на Московской конференции 3-х держав, Великобританией и США по поставкам в СССР предметов вооружения, оборудования, сырья и материалов за октябрь, ноябрь и декабрь 1941 года в целом.

Обязательства США на Московской конференции по ежемесячной поставке самолетов за 3 месяца составляют – 600.

Фактически поставлено только – 204 шт. В том числе: истребителей – 131 шт., бомбардировщиков – 43 шт., разведчиков – 30 шт.

Из числа поставленных 204 самолетов завезено в Союз – 95 шт., находится в пути – 106 шт., в т. ч. прибывают 12.1.1942 г. – 8 шт.

Погружены на пароходы, но еще не отправлены – 3 шт. Таким образом, недопоставка самолетов против принятых обязательств на Московской конференции составляет 396 шт.

Столь большая недопоставка самолетов объясняется тем, что между 13 и 17 декабря американское правительство отозвало обратно почти все поставленные самолеты из числа находившихся в портах США в это время. Было отозвано 447 самолетов из 457 находившихся в портах. Наличие на 15 декабря 1941 года в портах США большого числа неотгруженных самолетов было вызвано тем обстоятельством, что 152 истребителя «Аэрокобра» были поставлены в порты без пропеллеров, без вооружения и комплекта запчастей. Кроме того, американские власти не предоставляли долгое время достаточного количества пароходов и, наконец, отозвали вообще поставленные самолеты. При этом часть самолетов была выгружена с судов, на которые они уже были погружены, но суда не успели уйти.



Погрузка британских танков «Матильда» и «Валентайн» на суда каравана PQ-2. 1941 год

Также резко невыполнена поставка танков. США, согласно решениям Московской конференции, обязались поставить за три месяца – 750 шт.

31 октября американское правительство сообщило новую цифру поставок танков по месяцам, а именно: в октябре 166 танков, в ноябре 207 и в декабре 300 штук, а всего 673 танка.

Фактически поставлено только лишь – 182 шт. В том числе: средних – 72 шт., легких – 110 шт. Из них завезено в Союз – 27 шт., находятся в пути – 139 шт., в портах – 16 шт.

Зенитных орудий (90 мм) должно было быть поставлено до 1 января 1942 г. – 10 шт. Фактически поставлено только – 4 шт., и все они находятся в пути. Сверх принятых обязательств на Московской конференции США поставили: pistols-пулеметы «Томмиганс» – 5000 шт., минометы 81 мм – 30 шт., прожектора 60-дюйм. на автомашинах в комплекте со звукоулавливателями – 22 шт. Боеприпасы из США поставлялись так же, как и из Англии, как комплект к поставляемому вооружению.

Поставка авиабомб, в которых мы менее заинтересованы, произведена в значительном количестве (10 490 шт.). Нами дано указание о прекращении вообще закупок авиабомб. До сего времени США не дали ответа о размерах поставок нитроглицеринового пороха. Из морского вооружения из США поступило только 150 прожекторов «Сперри» в комплекте со звукоулавливателями. Телефонных аппаратов американцы обязаны были поставлять 12 000 шт. ежемесячно, а за октябрь – декабрь – 36 000 шт. Поставлено лишь – 5506 шт., находится в пути – 4416 шт.

Полевого телефонного провода план на 3 месяца – 300 000 км. Поставлено – 36 000 км. Из них завезено в СССР – 8400 км. Находится в пути – 16 600 км., в порту и в погрузке – 11 000 км.

План поставки колючей проволоки принят американцами в размере 4000 тонн ежемесячно, а за три месяца поставка должна была составить – 12 000 тонн. Поставлено – 16 844 тонн. Из них: завезено в Союз – 1997 тонн находились на 1 января 1942 г., в пути – 10 042 тонн, в порту и в погрузке – 4805 тонн.

По плану на октябрь – декабрь США должны были поставить грузовых автомашин – 25 600 шт. Фактически поставлено на 1 января 1942 года – 9238 шт. Из них: заве-

зено в Союз – 1565 шт., находятся в пути – 4974 шт., в т. ч. прибывают 12.1 в Архангельск – 626, находятся в портах и в погрузке – 2699.



Союзный конвой в Баренцевом море. 1942 год

Кроме того, Наркомвнешторг закупил до Конференции, т. е. до 1 октября 1941 г., и завез в страну 500 грузовиков «Форд». План поставки разведывательных автомашин принят в размере 5000 штук в течение 9 месяцев, а за три месяца поставка должна была составить – 1665 шт. Фактически поставлено на 1 января 1942 г. – 1000 шт. Из них: завезено в Союз – 72 шт., находятся в пути – 800 шт., в т. ч. прибывают 12.1.1942 г. – 80 шт., в портах и в погрузке – 128 шт.

До сего времени точные размеры поставок станков из США не установлены. На Московской конференции 3-х держав было признано «желательным удовлетворить советские заявки (1200 шт. в месяц), но не могут быть гарантированы те или иные типы или классификации. Все станки, какие могут быть доставлены, будут поставляться из Великобритании и США». Поскольку обязательства по поставкам Англии определились (290 штук в месяц), остаток в размере 910 станков в месяц следует отнести на США, хотя Американское Правительство еще не дало конкретного ответа о поставке данного количества станков до 1.VII.42 г. Исходя из этого расчета, размер поставок за 9 месяцев, падающий на США, должен составить 8190 станков, а за три месяца – 2730 шт.

За время октябрь – ноябрь Наркомвнешторгом размещено в США заказов на различные виды станков в количестве – 3404 шт. Размещение заказов в США на станки проходит крайне медленно, так как их оформление связано с прохождением ряда правительственных органов, где происходят всяческие задержки (медленный просмотр наших заявок в Управлении ленд-лиза и в других департаментах, прямой саботаж со стороны некоторых чиновников министерств и т. п.). Поставлено фирмами в октябре – декабре по заказам, выданным как до, так и после 1 октября 1941 г., – 731 шт. Из них: завезено в Союз – 35 шт., отгружено и находится в пути в СССР – 285 шт., находится в портах, в погрузке и на заводах – 411 шт.

Из цветных металлов США поставили лишь молибден в количестве – 1000 тонн при плане в 900 тонн. Поставка молибдена произведена по заказу, выданному до Московской конференции. Поставок алюминия, никеля и цинка из США не производилось вовсе, хотя по этим металлам имеются конкретные обязательства США. Поставлены дюралюминий, латунный прокат, трубы и др. изделия из меди (радиаторные трубы). Совсем не поставлялись в течение октября броневые листы для танков.

США до сего времени не дали ответа о размерах поставок биметалла и магневых сплавов по нашей заявке на Конференции. Ферросилиция из США поставлено всего лишь 56 тонн при плане поставок на 3 месяца в 900 тонн. Проволока нихромовая поставлена в размере 14 тонн вместо полагавшихся к поставке 60 тонн в течение октября – декабря месяцев. Значительно меньше принятых обязательств произведена поставка шлифкругов и электродов.

Нефтепродуктов полагалось поставить за три месяца – 60 000 тонн. Поставлено за период июль – декабрь 1941 г. – 200 601 тонн. Однако эти поставки проходили не в счет обязательств по протоколу Конференции, а по ранее имевшейся договоренности с США о поставке ими 200 000 тонн нефтепродуктов. Этиленгликоля должно было поставляться 120 тонн в месяц, а всего – 360 тонн. Фактически же поставлено – 242 тонны. Недовыполнена также поставка толуола.

Поставлена 901 тонна при плане в 2500 тонн. Несмотря на твердое обещание, записанное в решениях Конференции о поставке 10 000 тонн готового тринитротолуола, до сего времени не поставлено ни одной тонны этого продукта.

Морская комиссия явным образом срывает отправку грузов в Советский Союз, ссылаясь на отсутствие пароходов, на невозможность в зимнее время посылать в Архангельск пароходы, так как, по их мнению, архангельский порт не в состоянии принять большие количества пароходов. В тех случаях, когда те или иные пароходы ставятся под погрузку, выбираются наиболее плохие из них.

Некоторые случаи следует рассматривать как диверсионные акты. Так, например, на пароходе «Файер Рок», который вышел из нью-йоркского порта 21/X с военными грузами (танки, автомашины и др.), произошла течь в трюмах без каких-либо видимых причин. Пароход должен был вернуться, разгрузиться и встать на ремонт. В результате отправка грузов была задержана на 1/2 месяца.

В нью-йоркском порту на пароходе «Баллот», стоявшем под погрузкой 25 декабря 1941 г., начался пожар, замеченный нашим дежурным и своевременно ликвидированный. При расследовании установлено, что налицо был поджог, найдены в ряде трюмов банки с керосином. Пароход «Маломак», вышедший из Бостона на Архангельск 18.XII.41 года с грузом самолетов-истребителей, танков, автомашин и др., 3 января вернулся в Бостон из-за саботажа команды. Пароход «Меридиан», вышедший 29/X 41 г. из Нью-Йорка в Архангельск, по сообщению английского адмиралтейства, погиб при невыясненных пока обстоятельствах.

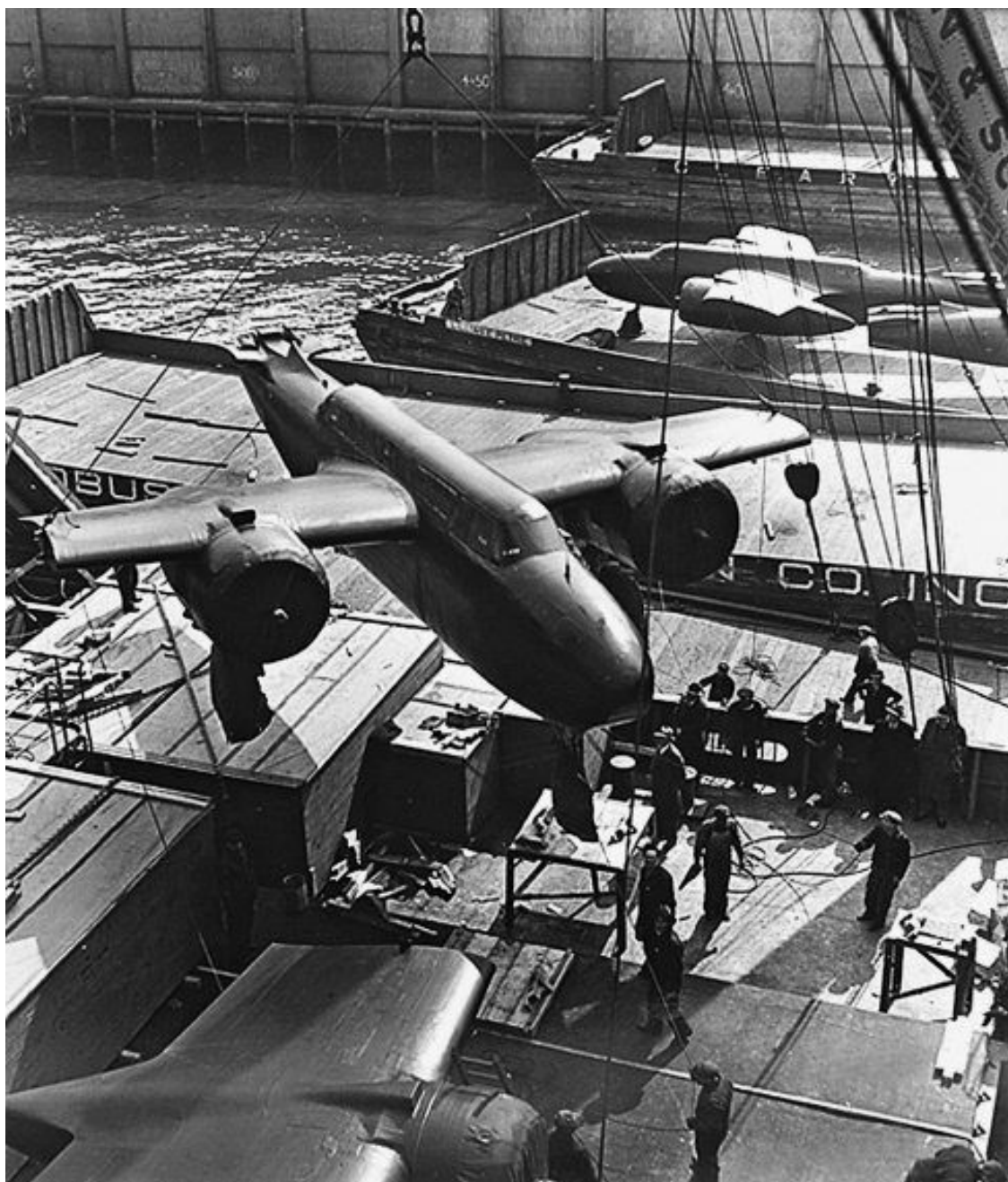
Следует отметить, что подобного рода «происшествия» не имеют место с английскими и советскими судами, следующими из портов Англии. Изложенное позволяет сделать вывод, что означенные акты не являются отдельными выступлениями тех или иных враждебных элементов, а есть действия определенной организации. В целом поставки США проходят явно неудовлетворительно. Представители американского правительства щедро дают обещания и бесцеремонно нарушают свои обязательства. Причем срыв поставок американцами не объясняется только саботажем отдельных враждебных нам элементов. Не объясняется также объективными трудностями. Сбивают наши поставки Военное и Морское министерства, конечно, не без ведома прави-

тельства. Наши неоднократные сообщения о всех фактах срыва представителям американского правительства не привели до сих пор к улучшению положения».

Вот такая справка. Оставим мифическую подпольную организацию на совести советских руководителей, которым повсюду мерещился классовый враг. Вместе с тем необходимо отметить, что факты саботажа среди команд американских пароходов действительно имели место. Что же касается всего остального, то тут нужны некоторые комментарии.

Из справки следует, что основная масса грузов, прибывших в СССР в октябре – декабре 1941 года, была заказана еще до подписания Московского протокола, что и не удивительно. Даже если предположить, что все согласованные цифры были переданы в США уже вечером 1 октября, то за вычетом времени транспортировки – 11–12 суток от восточного побережья США до Мурманска (до Архангельска еще дальше) – у американцев оставалось в октябре 18 дней на размещение заказов, изготовление, доставку в порты и погрузку! Совершенно очевидно, что в документ, подписанный 1 октября, изначально была заложена задержка поставок на октябрь, а отчасти и на ноябрь. Осуществить их американцы не могли просто физически. Но ведь протокол был согласован и подписан советской стороной, а значит, СССР заведомо соглашался на эти задержки. В связи с этим возмущение Микояна выглядит просто фарисейски!

Что касается отзыва самолетов, предназначенных для отправки в СССР, то обратим внимание на даты: 13 и 17 декабря. 7 декабря японская авиация атаковала Перл-Харбор, Соединенные Штаты вступили во Вторую мировую войну. Отзыв самолетов и, кстати, некоторых других ленд-лизских грузов был реакцией на это событие. Причем реакцией вполне объяснимой. В конце концов, в основе ленд-лиза лежала формулировка «если в них не нуждается страна». В связи с японской агрессией должны были американцы разобраться, в чем они нуждаются, а в чем нет? Кстати сказать, большинство отозванных грузов затем были отправлены адресатам.



Разгрузка бомбардировщиков «Бостон» в иранском порту. 1943 год

Впечатляет информация о «аэрокобрах», прибывших в порты погрузки «без пропеллеров, без вооружения и комплекта запчастей». Вот оно – разгильдяйство американцев, а может быть, даже хуже – действия антисоветской организации! Да, действительно, скорее всего, действия организации, но только советской.

Дело в том, что важную роль в организации поставок должны были играть именно советские представители за рубежом: сотрудники посольств, работники военной приемки. От них во многом зависела скорость выполнения заявок, комплектность и качество поставляемого вооружения и материалов. Попробуем разобраться, как обстояло дело с этим вопросом.

Уже в октябре, например, в Лондон была направлена группа из 14 военных специалистов. Раньше остальных прибыли авиаспециалисты: в первую очередь Красная армия нуждалась именно в самолетах. Остальные стали прибывать только в ноябре (заметим – в ноябре!).

Все они вошли в состав Инженерного отдела при советском торгпредстве в Лондоне. Только в Лондоне выяснилось, что почти никто из прибывших не знал английского языка!

Знакомство с британской военной системой и техникой, изучение языка заняло около двух месяцев. В итоге советские специалисты смогли, более или менее полноценно, приступить к своим обязанностям только начиная с 1942 года! Весь

1941 год поставки в Советский Союз из Великобритании поступали в основном по британо-американским нормам комплектации, с британо-американской маркировкой и инструкциями, без переводов, а иногда и в различные порты.

Почти аналогичная картина сложилась и в США. До войны посредником между советскими внешнеторговыми организациями и американскими фирмами выступало советское акционерное общество Амторг (Amtorg Trading Corporation). Вопросами торговли продукцией машиностроения, включая вооружение, занимался инженерный отдел общества. Поскольку объем такой торговли был невелик, с ним справлялись 3–4 сотрудника. После начала войны ситуация изменилась.

Прибытие в июле 1941 года в США миссии, возглавляемой заместителем начальника Генерального штаба Красной армии генерал-лейтенанта Ф.И. Голикова, положило начало масштабному советско-американскому сотрудничеству. За счет членов миссии был значительно усилен штат Амторга. В октябре 1941 года после подписания Первого протокола в США были направлены специалисты по бронетехнике, авиации, артиллерии и флоту. Однако прибыли они в США лишь в январе 1942 года! Поэтому в 1941 году Амторг, как и советское торгпредство в Великобритании, был просто не в состоянии вести контроль за отгрузкой вооружения и боевой техники для СССР.

А такой контроль был крайне необходим, так как производство вооружения в США имело свои особенности. Так, американские предприятия выпускали технику без специального оборудования и аппаратуры по так называемому «правительственному списку». В таком виде она поступала к заказчику, который оснащал ее в собственных модификационных центрах. Само собой разумеется, что в СССР таких центров не было. Неудивительно поэтому, что американское вооружение часто поступало в Советский Союз некомплектным. Более того, имели место случаи, когда боевая техника, изготовленная на восточном побережье США, отправлялась в советские северные порты, а комплектующие и запчасти к ней, произведенные где-либо в Калифорнии, благополучно плыли на Дальний Восток. Так что, прежде чем обвинять во всех грехах американцев, А.И. Микояну следовало бы выяснить, не разгружаются ли винты к «аэрокобрам», доставленным в Архангельск, где-нибудь во Владивостоке.



Разведывательный бронетранспортер М3А1

Впрочем, и после прибытия в США специалистов ситуация не намного улучшилась, так как все они, как и в случае с Великобританией, подбирались в спешке, и почти никто из них не знал английского языка. Надо сказать, что факт отправки в две крупнейшие англоязычные страны мира специалистов, не знавших английского языка, достоин пера юмориста. Но, увы, все это было бы очень смешно, если бы не было так грустно...

Не смешно и другое. Из семи сотрудников созданного при Амторге артиллерийского отдела четверо вообще слабо разбирались в артиллерии! Кроме того, в Москве не озаботились отправить за океан специалиста-зенитчика, и это в то время, когда в США заказывалась почти исключительно зенитная артиллерия!

Все эти «неувязочки» со временем, конечно, были ликвидированы, и работа наладилась. Но произошло это несколько позднее – ближе к концу 1942 года. В целом же можно констатировать, что срыв поставок в 1941 – начале 1942 годов по объему, номенклатуре и комплектации произошел почти исключительно по вине советской стороны.

Впрочем, имела место еще одна существенная причина, серьезно влиявшая на выполнение плана поставок, – транспортировка.

Грузы в СССР шли по трем основным маршрутам – северному, тихоокеанскому и трансиранскому («Персидский коридор»). Всего через дальневосточный маршрут прошло их 47,1 %, через Иран – 23,8 %, в Архангельск и Мурманск – 22,7 % и в порты Арктики – 2,5 %. В 1945 году открылись черноморские проливы, и в Одессу и другие южные приморские города доставили еще 3,9 %.

Самым коротким, но и наиболее опасным был северный маршрут из британских (в основном шотландских) и исландских портов в Архангельск и Мурманск. На весь путь в 2 тыс. миль по трассе шириной до 200 миль караваны судов затрачивали 10–12 суток. Удобство использования незамерзающего мурманского порта было бесспорным. Проблема увеличения его пропускной способности за счет оснащения дополнительным портовым оборудованием с помо-

щью американцев могла быть решена достаточно быстро. Однако главным препятствием было не это. В 10 мин. полета от Мурманска базировалась немецкая авиация, подвергавшая город постоянным бомбардировкам. С отражением этих налетов ПВО Мурманска в начале войны не справлялась. Кроме того, линия фронта проходила в 40 км от города, а железная дорога, связывавшая его со страной, была перерезана противником.



Зенитная самоходная установка M15A1 на полигоне в Кубинке. 1944 год

Поэтому первые конвои разгружались в Архангельске и Молотовске (ныне Северодвинск). Как и Мурманск, оба этих порта были связаны с центральными районами страны железной дорогой, но при этом были замерзающими, что заставляло зимой прерывать навигацию. Кроме того, их пропускная способность была еще меньше, чем у Мурманска. Так, архангельский порт одновременно мог принять под разгрузку не более пяти судов с осадкой до 5,5 м. Не был приспособлен порт и для разгрузки тяжелых и крупногабаритных грузов, таких как танки и паровозы. В нем имелось всего два плавкрана грузоподъемностью 25 и 50 т и шесть(!) автомобилей. Для обработки ленд-лизовских грузов требовалась кардинальная модернизация архангельского порта.

Распоряжение о его реконструкции было отдано Сталиным уже 7 сентября 1941 года. К ноябрю 1941 года в порт были доставлены краны из Ленинграда, Мариуполя, Мурманска и даже Владивостока, передано до сотни автомобилей, 15 барж, 6 буксиров. В свое распоряжение начальник порта получил три военизированные рабочие колонны – три тысячи грузчиков, что почти вчетверо превышало потребность порта в рабочей силе в самую напряженную довоенную навигацию. Полностью реконструировали и погрузочный район в Молотовске. В кратчайшие сроки «аванучасток» Экономия превратился в новый порт с большим количеством причалов, складов и соответствующими глубинами у причалов. К сожалению, опробовать его в полной мере в 1941 году не удалось – холода наступили очень рано, и Белое море встало, нави-

гация прекратилась. В 1942 году, после того как ввели в строй железнодорожную ветку Беломорск – Обозерская, основным местом разгрузки вплоть до конца войны вновь стал Мурманск.

Не меньше проблем было и с обеспечением перевозок транспортными судами, или, как говорят моряки, тоннажем. Предполагалось, что СССР ежемесячно будет получать около 500 тыс. т грузов, для доставки которых требовалось как минимум 100 современных судов со скоростью не менее 9 узлов. Ссылаясь на закон о нейтралитете, США вплоть до декабря 1941 года фактически отказались участвовать в перевозках. Советский Союз, исходя из возможностей тоннажа, мог перевезти не более 20 % грузов. В итоге основная тяжесть перевозок в 1941–1942 годах легла на Великобританию. На британские ВМС возлагалось и обеспечение безопасности конвоев.

До конца 1942 года конвои, шедшие на восток, обозначались индексом PQ, а на запад – QP, затем до конца войны их именовали JW и RA с порядковыми номерами, начинавшимися с 51-го. В 1941 году этим маршрутом прошло 7 конвоев, от пробного «Дервиш» до PQ-6, причем ни транспорты, ни корабли эскорта потерь не имели. Но после разгрома вермахта под Москвой германское командование, осознав важность арктических конвоев, бросило против них авиацию, надводные и подводные силы, и число погибших транспортов стало расти. Иногда до катастрофических размеров, как было с печально известным PQ-17... Это послужило причиной неоднократного прекращения движения конвоев.

Сведения об их числе, количестве судов в советских и британских исследованиях почти идентичны. Согласно последним, в 1941–1945 годах в арктические порты СССР ушло 40 конвоев – 811 транспортов, из них прибыло 720, погибло 58 и 33 вернулись в порты отправления. «Советская военная энциклопедия» насчитала 42 каравана с 813 судами.

В 1943 году, когда союзники почти свернули движение по северному маршруту, возросло значение трансиранского, доля поставок по «Персидскому коридору» достигла максимума – 33,5 %. Но такое положение создалось не сразу.



Зенитная рота одной из механизированных бригад на марше. На переднем плане – бронетранспортеры М3А1, за ними – зенитные самоходные установки М17. 3-й Белорусский фронт, 1944 год

К лету 1941 года в Иране сложилась весьма напряженная обстановка. Гитлеровское руководство планировало превратить эту страну в плацдарм для нападения на СССР. Многочисленными германскими агентами на территории Ирана были созданы склады оружия и боеприпасов. В Тегеране остро чувствовалась угроза прогерманского государственного переворота.

Обстановка требовала выработки единой политической линии союзников в отношении Ирана. 17 августа 1941 года правительству Ирана была вручена совместная англо-советская нота, содержавшая требование о выезде из этой страны немецких специалистов. Ответ иранской стороны был признан неприемлемым, и 25 августа советские и английские войска вступили на территорию Ирана. В результате ввода союзных войск в Иран было обеспечено создание канала для поставок вооружения и военных материалов в СССР

До осени 1942 года работу портов, железных и автомобильных дорог в Иране и Ираке организовывали англичане. Но с увеличением объема перевозок коммуникации на территории Ирана стали тормозом всего южного маршрута. Недовольные этим американцы в октябре 1942 года взяли все коммуникации под свой контроль. Численность американских войск в Иране к 1944 году возросла до 30 тыс. человек. Однако англичане по-прежнему несли ответственность за южные районы Ирана (до Тегерана), а контроль за северной частью страны осуществлял Советский Союз. Все это создавало условия для резкого увеличения потока грузов из портов Персидского залива в СССР.

Основным предприятием для организации всех транспортных операций стало объединение Ирансовтранс, существовавшее на территории Ирана с 1935 года. К 1943 году эта организация структурно изменилась из-за образования новых отделов, служб, периферийных контор и агентств и получила наименование Советского транспортного управления (СТУ). В его составе насчитывалось 1500 человек, в том числе 775 советских граждан. Многие службы возглавлялись офицерами тыла Красной армии, которые являлись специалистами по эксплуатации самолетов и автомобилей, железных и шоссейных дорог, снабжения и хранения боеприпасов, горюче-смазочных материалов и др. Деятельностью СТУ в Иране руководило командование тыла Красной армии. На территории СССР в перевозку грузов включились тылы Закавказского, Северокавказского и Туркестанского военных округов, Каспийская военная флотилия, Каспийское пароходство, порты Баку, Красноводска, Махачкалы, Закавказская и Ашхабадская железные дороги, многие автомагистрали.

Союзники наряду с реконструкцией портов построили на берегах Персидского залива крупные сборочные авиационные и автомобильные заводы, организовали полевые склады для комплектования и обработки грузов. Они также реконструировали необходимые им шоссейные и железные дороги, построили аэродромы.



Суда конвоя PQ-18 в Архангельске. Сентябрь 1942 года

На четырех американских и двух английских автосборочных заводах и нескольких автосборочных станциях за неполные три года было собрано 191 075 автомобилей, в том числе 184 112 – для Советского Союза. Ежемесячно собиралось и отправлялось в СССР не менее трех тысяч автомобилей, которые организовывались в автоколонны по 40–50 машин и под вооруженной охраной перегонялись в СССР. Командовали колоннами советские офицеры и сержанты. Шоферов не хватало, и поэтому было решено нанимать шоферов из местного населения, а также набирать желающих и обучать их вождению автомобилей. Охрану трассы южнее Тегерана несли в основном индийские воинские подразделения.

Ветеран-шофер П. Демченко так вспоминал об этих днях: *«На всю жизнь запомнились мне те 2500 километров по узким горным дорогам, через крутые перевалы с бесчисленными слепыми поворотами, через раскаленную пустыню, окутанную густой пылью, которую не в состоянии пробить никакой свет фар. И все в темпе: быстрее, быстрее – фронт не ждет, там еще тяжелее. Едва сдали в Джульфе машины и груз, сразу же в обратный путь...»*

Были аварии, диверсии, бандитские налеты. Много наших могил осталось на том пути. Гибли также иранцы и арабы, помогавшие нам. Не обходилось без жертв и у западных союзников».

В Андимешке, Хорремшехре, Бушире и Шуайбе (Ирак) организовали загрузку импортных машин военными товарами, формировали автоколонны. Таким образом в СССР переправили 434 тыс. т на американских грузовиках, 36 тыс. т на английских, 221 тыс. т на иранских и 1615 тыс. т на советских. Самолеты первое время собирали в Маргиле и Шуайбе, а после создания авиабазы в Абадане для перегона сформировали два советских авиаполка, укомплектованных опытными летчиками-фронтовиками. Часть машин направлялась разобранными и собиралась уже в СССР.



Разгрузка автопокрышек в иранском порту

После открытия союзниками второго фронта во Франции поставки в СССР через «Персидский коридор» пошли на убыль. В августе 1944 года в Басру пришло всего шесть транспортных судов, а в сентябре – одно. В октябре были закрыты английский сборочный автозавод в Рафадае и авиационный сборочный центр в Шуайбе. В ноябре 1944 года последние автомашины были собраны на самом большом сборочном заводе в Андимешке. Два последних судна с грузами для Советского Союза прибыли в декабре 1944 года, после чего Советское транспортное управление было ликвидировано.



Колонна американских грузовиков с военными грузами для СССР в Иране

В течение всей войны самым крупным и спокойным был дальневосточный маршрут. Здесь наибольшая нагрузка легла на наши суда – Япония с СССР не воевала, и они почти беспрепятственно следовали в советские и американские порты, хотя несколько и было торпедировано японцами. Основным портом здесь был Владивосток, в котором одновременно могли стать под разгрузку 15 океанских судов. Основным недостатком дальневосточного маршрута была его удаленность от фронта. Грузы, сравнительно быстро доставленные в СССР, на две-три недели задерживались на Транссибирской железнодорожной магистрали, пропускная способность которой была ограниченной.

Наиболее выгодным был и дальневосточный перегонный авиационный маршрут, по которому самолеты шли с Аляски на фронт, минуя стадии промежуточных сборок и разборок.

Изменение обстановки на фронтах Европы и подготовка к развертыванию Советским Союзом военных действий против Японии обусловили и перераспределение грузопотока по маршрутам. На первое место выдвинулся дальневосточный маршрут. С июня 1943 по сентябрь 1945 года по нему проследовало свыше 940 судов, которые перевезли 7087 тыс. тонн грузов. 60 % из них были доставлены в СССР на завершающем этапе войны.



Подготовка истребителей «Спитфайр» к перелету в СССР на одном из аэродромов в Иране

Общая сумма союзнических поставок в Советский Союз за годы войны составила 13,3 млрд долларов (11,36 млрд долларов из США, 1,693 млрд из Великобритании и 200 млн долларов из Канады). Что же касается подробного перечня поставок, то тут сведения, приводимые в различных источниках, существенно различаются. Объясняется это довольно просто: во-первых, в них то включают, то не включают грузы, поступавшие в 1941 году за наличный расчет и формально к ленд-лизу не относившиеся, а во-вторых, данные приводятся на разные даты, то на июль, то на сентябрь или даже декабрь 1945 года, а в некоторых источниках — даже на конец 1944-го! Абсолютно точных и полных данных нет и у автора этой книги. Можно только привести относительно подробный перечень ленд-лизовских грузов, составленный на основе анализа различных источников.



Проверка готовности железнодорожного состава с ленд-лизовскими грузами для СССР в Иране. 1944 год



Готовые к перегонке в СССР самолеты на аэродроме.

Итак, из Великобритании было поставлено:

7411 самолетов (по другим данным – 7663);

548 противотанковых орудий;

385 зенитных пушек;

253 миномета;

3376 противотанковых ружей;

4005 винтовок и автоматов;

7041 радиостанция;

1648 радиолокаторов;

55 тыс. км телефонного кабеля;

137 668 магнитных мин;

Аляска, 1943 год

12 тральщиков;

9 торпедных катеров;

на 120 млн фунтов стерлингов продовольствия, медикаментов и заводского оборудования.

Из США поступило:

14 795 самолетов (по другим данным – 14 126);

375 883 грузовых автомобилей;

51 503 джипа;

8701 трактор;

35 170 мотоциклов;

8218 зенитных орудий;

131 633 единицы стрелкового автоматического оружия; 12 997 пистолетов;

345 735 т взрывчатых веществ;

1981 локомотив;
11 155 железнодорожных вагонов и платформ;
38 051 радиостанция;
400 711 полевых телефонов;
2 млн км телефонного кабеля;
445 радиолокаторов;
15 417 000 пар солдатской обуви;
1 541 590 одеял;
3,8 млн автомобильных шин;
2,7 млн т бензина;
842 тыс. т химического сырья;
106 893 тыс. т хлопка;
на 1,668 млрд долларов продовольствия;
96 торговых судов;
202 торпедных катера;
140 охотников за подводными лодками;
77 тральщиков;
28 фрегатов (сторожевые корабли – по советской терминологии);
105 десантных судов;
3 ледокола.

Еще раз необходимо подчеркнуть, что эти данные далеко не полные. Номенклатура поставок была гораздо шире. Она включала в себя, например, кожаные пальто (по Второму протоколу поставлено 2520 штук) и роговые оправы «Дипломат». По разделу «Черные металлы» в 1944–1945 годах в СССР было ввезено полмиллиона тонн железнодорожных креплений, рельсов, бандажей, паровозных осей и колес. Эти перечисления можно продолжать почти до бесконечности. Часть поставок в документах не разделяется по странам-поставщикам. Так, например, указывается, что за годы войны из Великобритании и США в СССР было ввезено 44,6 тыс. металлорежущих станков и 103 тыс. т натурального каучука.



Моряки-североморцы, вооруженные пистолетами-пулеметами «Томпсон». 1943 год



Капитан Ф.Т. Григоренко объясняет бойцам устройство английского танка МК-III «Валентайн». 1942 год

В свою очередь, СССР оказал США помощь сырьем на основе «обратного ленд-лиза» на 2,2 млн долларов, что в 2,5 раза меньше помощи, которую Советский Союз получил по линии Красного Креста.

Переговоры о советском долге за ленд-лиз велись с 1947 года, причем американцы настаивали лишь на оплате невоенных товаров (паровозы, электростанции, станки и т. п.). Поскольку советская сторона отказалась сообщить результаты инвентаризации этих грузов, американцы посчитали, что таковых должно быть на сумму в 2,6 млрд долларов. На переговорах 1948 года советские представители согласились выплатить лишь незначительную сумму и встретили прогнозируемый отказ американской стороны. Переговоры в 1949 году тоже ни к чему не привели. В 1951 году американцы дважды снижали сумму платежа, которая стала равняться 800 млн долларов, однако советская сторона соглашалась уплатить только 300 млн. По мнению советского правительства, расчет должен был вестись не в соответствии с реальной задолженностью, а на основе прецедента. Этим прецедентом должны были стать пропорции при определении долга между США и Великобританией, которые были закреплены еще в марте 1946 года.

Переговоры были в очередной раз возобновлены уже после смерти Сталина, поэтому тон их несколько смягчился. Наряду с ранее переданными ледоколами, фрегатами и несколькими транспортами Советский Союз согласился вернуть США еще 127 судов и уничтожить под наблюдением американских контролеров 90 боевых кораблей. Остальные были объявлены утраченными, как и некоторое количество самолетов, танков и других образцов боевой техники и вооружения. Еще в 1980-х годах военной цензурой запрещалось упоминать в публикациях о каком-либо использовании ленд-лизовой техники в Советской армии после 1946 года.



Группа курсантов под руководством младшего лейтенанта Панкевича за изучением американского танка М3л. 1943 год

Соглашение с СССР о порядке погашения долгов по ленд-лизу было заключено лишь в 1972 году. По этому соглашению СССР обязался до 2001 года заплатить 722 млн долларов, включая проценты. К июлю 1973 года были осуществлены три платежа на общую сумму 48 млн долларов, после чего выплаты были прекращены в связи с вводом американской стороной дискриминационных мер в торговле с СССР (поправка Джексона – Вэника). В июне 1990 года в ходе переговоров президентов США и СССР стороны вернулись к обсуждению этого вопроса. Был установлен новый срок окончательного погашения задолженности – 2030 год – и сумма – 674 млн долларов. После распада СССР долг за помощь был переоформлен на Россию, по состоянию на 2003 год Россия была должна примерно 100 млн американских долларов.



Канадская подвижная ремонтная мастерская, развернутая для обучения личного состава.
Германия, 1945 год

Таким образом, из общего объема американских поставок по ленд-лизу в 11,36 млрд долларов СССР, а затем Россией было оплачено 722 млн, или около 7 %. Следует, однако, отметить, что при определении того, какая часть поставок по ленд-лизу была в итоге оплачена СССР, необходимо учитывать произошедшее с 1945 года существенное инфляционное обесценивание доллара.



Посол СССР в Великобритании Ф.Т. Гусев вручает орден Суворова I-й степени лорду У. Бивербруку за организацию поставок в Советский Союз

Так, к 1972 году, когда с США была согласована сумма долга за ленд-лиз в размере 722 млн долларов, последний с 1945 года успел обесцениться в 2,3 раза. Однако тогда Советским Союзом было выплачено только 48 млн долларов, а договоренность о выплате оставшихся 674 млн была достигнута уже в июне 1990 года, когда покупательная способность доллара была уже в 7,7 раза ниже, чем на конец 1945 года. Таким образом, фактически оплаченная доля поставок по ленд-лизу в разы меньше 7 %.

Читатель, наверное, обратил внимание, что в приведенных выше цифрах поставок различных видов вооружения и материалов по ленд-лизу полностью отсутствуют данные по бронетанковой технике. Поскольку бронетанковый ленд-лиз является основной темой этой книги, на нем мы остановимся подробнее.

Танковый ленд-лиз

Поставки бронетанковой техники в Советский Союз начались уже осенью 1941 года. 3 сентября Сталин направил письмо Черчиллю, содержание которого последний довел и до президента Рузвельта. В послании Сталина говорилось о смертельной угрозе, нависшей над Советским Союзом, которую можно было снять только открытием второго фронта и срочной отправкой в СССР 30 тыс. т алюминия, а также минимум 400 самолетов и 500 танков ежемесячно.



Погрузка танков «Матильда», предназначенных для СССР, в одном из британских портов. 1941 год

В соответствии с Первым (Московским) протоколом США и Великобритании обязались в течение девяти месяцев поставить 4500 танков и 1800 танкеток. Под последними в советских документах тех лет часто фигурировали английские бронетранспортеры «Брен» и «Универсал».

Первые 20 английских танков были доставлены в Архангельск судами конвоя PQ-1 11 октября 1941 года. Уже 28 октября эти машины были доставлены в Казань. Всего же до конца года в Советский Союз из Великобритании прибыло 466 танков и 330 бронетранспортеров. Что касается США, то в 1941 году они смогли направить в СССР только 182 танка, которые прибыли к месту назначения уже в 1942-м. Прибытие значительного количества импортной техники потребовало создания службы ее военной приемки и системы обучения личного состава.

Первоначально приемка и освоение иностранных танков происходили в учебном центре в г. Горьком, куда боевые машины отправлялись сразу после разгрузки. Однако уже 20 января 1942 года отдел военной приемки иностранной техники был организован непосредственно в

Архангельске, а 4 апреля – в Иране. При этом отдел в Иране занимался только автомобилями, танки же перегонялись в Горький, где и принимались.

К середине 1942 года Архангельский отдел приемки бронетанковой техники включал в себя группы в Бакарице, Молотовске и Экономии. Кроме него существовал отдел приемки танков в Мурманске, а приемки автомобилей и мотоциклов – в Горьком и Иране. В связи с ростом поставок по «Персидскому коридору» и через порты Дальнего Востока были организованы отделы военной приемки бронетанковой техники в Баку (март 1943 года) и Владивостоке (сентябрь 1943 года). Наконец, в феврале 1945 года за счет свертывания Бакинского подразделения был открыт отдел военной приемки в Одессе.

Что же касается подготовки экипажей для иностранных танков, то первоначально она проходила в Казанской танкотехнической школе. Уже 15 октября 1941 года из учебных танковых полков в Казань было отправлено 420 экипажей для переподготовки на английские танки. Однако, по-видимому, возможности школьной базы оказались ограниченными. Поэтому уже в ноябре экипажи на «матильды» начали готовить при 132 и 136-м отдельных танковых батальонах. При 10-м запасном танковом полку была организована подготовка еще 100 экипажей (по 50 на «матильды» и «валентайны»). При 2-м запасном автополку проходили подготовку 200 водителей бронетранспортеров. Позаботились и о ремонте импортных машин: ремонтно-восстановительная рота 146-й танковой бригады тогда же в ноябре 1941-го прибыла на завод № 112 для прохождения подготовки к ремонту танков «Валентайн» и бронетранспортеров.

Такая ситуация сохранялась вплоть до весны 1942 года, то есть до возобновления массовых поставок бронетехники по ленд-лизу. Уже в марте 1942 года на подготовку экипажей для иностранных танков были переведены 23-й и 38-й учебные танковые полки, бронетранспортеров – 20-й танковый полк. Вскоре, однако, и этого оказалось мало. В июне 1942 года приказом наркома обороны были сформированы 190 и 194-я учебные танковые бригады для подготовки экипажей американских и английских танков соответственно, а 16 и 21-й учебные танковые полки были переведены с подготовки экипажей для Т-60 на подготовку экипажей английских и американских танков. Штатная численность учебных полков и бригад позволяла ежемесячно готовить 645 экипажей для легких танков М3л, 245 для средних М3с, 300 экипажей «матильд» и 370 – «валентайнов».



Танки М3л и «Валентайн» (на втором плане) из состава 5-й гвардейской танковой бригады. Северо-Кавказский фронт, август 1942 года

Для перегонки танков, поступавших по иранскому маршруту, была сформирована 191-я танковая бригада. Подготовленные экипажи это соединение получало из 21-го учебного танкового полка, дислоцировавшегося в Ереване. В феврале 1943 года для подготовки экипажей непосредственно в Баку на базе 191-й танковой бригады сформировали 27-й учебный танковый полк, а 21-й полк пересадили на Т-34.

Зимой 1943 года 190-я учебная танковая бригада была преобразована в 5-ю, а 194-я учебная танковая бригада в 6-ю учебные танковые бригады, которые вместе с 16-м учебным танковым полком вошли в состав Учебного бронетанкового центра в Горьком. Впрочем, новые бригады в своем учебном качестве просуществовали недолго. Поставки бронетехники по ленд-лизу пошли на убыль, и уже в октябре 1943 года 5-ю учебную танковую бригаду расформировали, а 6-ю учебную танковую бригаду в июне того же года переформировали в учебную бригаду офицерского состава.

К концу войны в Красной армии имелось три отдельных учебных танковых полка для подготовки экипажей для ленд-лизовой техники: 16-й в Горьком и 27-й в Баку готовили экипажи танков М4А2, а 20-й в Рязани – экипажи бронетранспортеров всех типов.

Личный состав для частей и подразделений, вооруженных различными типами самоходно-артиллерийских установок, готовился в Учебном центре самоходной артиллерии в г. Клязьма под Москвой.

Командный и технический состав в 1942 году готовили Чкаловское (для танков «Матильда») и Казанское (для танков «Валентайн») танковые училища. В конце войны Казанское танковое училище готовило командиров взводов танков «Шерман» и «Валентайн», 3-е Саратовское училище бронемашин и бронетранспортеров выпускало командный и технический состав для частей, имевших на вооружении бронетранспортеры М2, «Скаут» и «Универсал», а Киевское танкотехническое училище готовило техников для обслуживания танков «Шерман».



Танки М3л и М3с из состава 241-й танковой бригады на учениях перед боями. Район Сталинграда, октябрь 1942 года

Всего же за годы Великой Отечественной войны различными учебными частями было подготовлено 16 322 экипажа для импортной бронетанковой техники.

В связи с поступлением в Красную армию большого количества иностранных танков был разработан специальный штат отдельного танкового батальона, что позволило использовать ленд-лизовские машины как в составе батальона, так и в составе бригады. При этом иностранная материальная часть могла объединяться в подразделениях и частях в различных комбинациях, поскольку только штатов отдельных танковых бригад в 1941–1942 годах имелось не менее семи. В 1943 году начали формироваться отдельные танковые полки армейского и фронтового подчинения, также имевшие на вооружении ленд-лизовскую технику. Кроме того, танками М4А2 и «Валентайн», начиная с 1943 года, часто комплектовались танковые полки мехбригад в механизированных корпусах. При этом танковая бригада в составе мехкорпуса могла быть укомплектована как импортными, так и отечественными танками. В итоге в составе Красной армии имелись отдельные танковые и механизированные корпуса трех типов комплектации: полностью отечественными танками, полностью иностранными и имевшие смешанный состав. Что касается частей армейского подчинения, то помимо отдельных танковых полков в них могли включаться самоходно-артиллерийские бригады СУ-57, разведывательные и мотоциклетные батальоны и полки. На вооружении последних часто состояли импортные танки и бронетранспортеры. Так, на вооружении бронеавтомобильного разведывательного батальона состояло до 20 бронетранспортеров «Скаут» и 12 бронемашин БА-64, а на вооружении мотоциклетного батальона до 10 танков Т-34 или «Валентайн» и 10 бронетранспортеров. Такое же количество танков имелось и в мотоциклетном полку, но бронетранспортеров в нем было больше.

Практически сразу же после начала эксплуатации иностранной бронетанковой техники в Красной армии встал вопрос об организации ее ремонта. Уже в декабре 1941 года в Москве для этой цели была сформирована ремонтная база № 82. В 1942–1943 годах ремонтом иностранных танков занимались рембазы № 12 в Баку (затем в Саратове), № 66 в Куйбылеве (затем в Тбилиси) и № 97 в Горьком. Последняя была самой крупной. В течение января – марта 1943 года на ней прошли капитальный, средний и текущий ремонт 415 танков различных типов и 14 бронетранспортеров «Универсал». В основном же ремонтом бронетранспортеров занималась рембаза № 2 в Москве.

За время войны усилиями ремонтных баз прошли капитальный ремонт 2407 танков иностранного производства.

Необходимо отметить, что с конца 1943 года в Советский Союз начали поступать ремонтные мастерские американского и канадского производства на автомобильных шасси. Полный парк американских мастерских насчитывал до 10 единиц и фактически являлся полевым танкоремонтным заводом. В американский парк входили механические мастерские М16А и М16В, слесарно-механическая мастерская М8А, кузнечно-сварочная мастерская М12, электроремонтная мастерская М18, мастерская по ремонту вооружения М7, инструментальная мастерская и складские машины М14. Все они базировались на шасси трехосного грузовика повышенной проходимости «Студебеккер» US6. В парк танкоремонтных мастерских входили еще и 10-тонные автомобильные краны М1 Ward LaFrance 1000 или (реже) Kenworth 570, а также бронированные ремонтно-эвакуационные машины М31 (Т2).

Парк канадских мастерских был меньше американского и состоял из механических мастерских А3 и D3, электромеханической мастерской (все на шасси американского грузовика GMC 353), подвижной зарядной станции OFP-3 и электросварочной мастерской KL-3

(на канадских шасси Ford F60L и Ford F15A соответственно). Непосредственно в ремонтные подразделения танковых частей поступала кузнечно-сварочная мастерская на шасси Chevrolet G7107 американского или Chevrolet (вероятнее всего, 8441/C30) канадского производства. Всего за 1944–1945 годы в СССР из Канады было поставлено 1590 автомобильных ремонтных мастерских всех типов.

Американскими и канадскими парками комплектовались подвижные танкоремонтные заводы, отдельные ремонтно-восстановительные батальоны и т. д. армейского и фронтового подчинения. Это позволяло производить не только средний, но и капитальный ремонт бронетанковой техники как импортного, так и отечественного производства. В то же время подвижные мастерские отечественного производства могли обеспечить лишь текущий ремонт.

Наступила, наконец, очередь количественного аспекта танкового ленд-лиза. В связи с этим необходимо отметить, что, как и в случае с поставками других видов техники и вооружения, данные о поставках танков в СССР, приводимые в различных источниках, отличаются друг от друга. В конце 1980-х годов отечественным исследователям первыми стали доступны данные из западных источников. Так, в книге *Soviet Armour of the Great Patriotic War 1941 – 45* американский исследователь Стивен Залогa приводит достаточно полные данные о ленд-лизированных поставках. По мнению Залогa, из США в Советский Союз поступило 7164 танка всех типов, из Великобритании – 5187. Сообщаются и сведения о технике, потерянной при транспортировке: 860 американских и 615 английских танков. Таким образом, всего в СССР был поставлен 12 351 танк и 1475 танков были потеряны. Правда, не совсем понятно, о чем идет речь, об отправленных или о прибывших танках. Если об отправленных, то с учетом потерь число прибывших танков выглядит несколько иначе – 6304 американских и 4572 английских и канадских. А всего – 10 876.

Попробуем выяснить, насколько верны западные данные. Для этого используем цифры, приводимые в книге М. Супруна «Ленд-лиз и северные конвои».

ПОСТАВКИ ТАНКОВ В СССР

	Обязательства	Отправлено в СССР		
		Из США	Из Британии и Канады	Всего
1-й Протокол	4500	2254	2443	4697*
2-й Протокол	10 000	954	2072	3026**
3-й Протокол	1000	1901	1181	3082
4-й Протокол	2229***	2076	80	2156
Всего	17 729	7185	5776	12 961

* 470 танков были потеряны по пути следования;

** от 928 танков из Великобритании и почти 6 тыс. танков из США СССР отказался, попросив компенсировать их другими поставками в рамках 3-го Протокола;

*** скорректированная заявка.

Итак, мы убедились, что и в отечественной, и в зарубежной книгах приводятся практически совпадающие данные об отправленных в Советский Союз танках. Что касается потерь, то и это число вполне соотносится: по данным М. Супруна, до 1 ноября 1942 года при проводке конвоев было потеряно 1346 танков. Если учесть, что это был период наибольшего противодействия союзным караванам со стороны немецких подводных лодок и авиации, повлекший за собой наибольшие потери в судах и в грузах, на них перевозимых, то «недостающие» 129 танков вполне могли быть потеряны позже. Если же вычесть из числа отправленных машин потерянные, то получим 11 615 танков, что даже несколько больше, чем по американским данным.

Однако чтобы понять, сколько же в действительности танков прибыло в СССР, надо привлечь дополнительные источники. Одним из таких источников, причем наиболее достоверным, являются сведения приемных комиссий Главного бронетанкового управления Красной армии (ГБТУ). Согласно им в 1941–1945 годах из США в Советский Союз прибыло (именно прибыло!) 5872 американских и 4523 английских и канадских танка. Всего же – 10 395 танков.

Это число, которое и следует принимать как наиболее верное, неплохо соотносится с данными С. Залог. Однако разница составляет 481 машину, что, в общем-то, закономерно. В большинстве зарубежных источников данные превышают советские на 300–400 единиц. Это можно объяснить либо неполным учетом потерь при транспортировке, либо путаницей с заявками, данными по отправке и приемке. Очень часто данные советских заявок выдаются за данные по отправке.

Все вышесказанное справедливо и по отношению к поставкам других видов бронетанковой техники. Исследования здесь проводить уже не имеет смысла, будем оперировать данными военной приемки ГБТУ как наиболее достоверными с точки зрения подсчета прибывших боевых машин. С 1941 по 1945 год в СССР поступили 5160 бронетранспортеров всех типов. Но это только по линии ГБТУ. Кроме того, Главному артиллерийскому управлению Красной армии для использования в качестве артиллерийских тягачей было передано еще 1082 бронетранспортера. Помимо этого в СССР прибыли 1802 самоходно-артиллерийских установки разных типов и 127 бронированных ремонтноэвакуационных машин (БРЭМ).

Если подытожить, то получится, что в СССР прибыли 10 395 танков, 6242 бронетранспортера, 1802 САУ и 127 БРЭМ. А всего – 18 566 единиц бронетанковой техники.

Попробуем сравнить эти данные с данными С. Залог. Согласно им в Советский Союз было доставлено 10 876 танков, 6666 бронетранспортеров, 1802 САУ, 115 БРЭМ и 25 танковых мостоукладчиков. Всего – 19 484 единицы бронетанковой техники. В целом эти данные соотносятся со сведениями советской военной приемки. При этом любопытно, что они частично превышают, частично совпадают, а частично даже меньше советских данных.

Во многих отечественных публикациях утверждается, что танки, поставленные союзниками, составили лишь 10 % от 103 тыс. произведенных в СССР за годы Великой Отечественной войны танков. Подобное сравнение выглядит не только некорректным, но и безграмотным. В СССР начиная со 2-го полугодия 1941 года (с 1 июля) и по 1 июня 1945 года было произведено 97 678 танков и САУ (по другим данным – 95 252), а вот принято военной приемкой от заводов промышленности с 1 июля 1941 года по 1 сентября 1945 года действительно 103 170 танков и САУ. Как видим, в обоих случаях речь идет о танках и САУ, а с ленд-лизовой стороны в расчет берутся только танки. Если учесть, что ленд-лизовская техника поступала в СССР и летом 1945 года, то в расчет нужно брать число 78 356. Именно столько танков было принято военной приемкой от советских заводов за указанный период времени. Количество принятых САУ составляло 24 814 машин. В результате можно утверждать, что ленд-лизовские танки составляли 13 % от советского производства, САУ – 7 %. Что касается бронетранспортеров, то в СССР они вообще не производились, а значит, ленд-лизовские поставки составили 100 %. Если же проводить сравнение по критерию «легкие бронированные машины» и сравнить с производством бронеавтомобилей в СССР (8944 единицы), то получится 70 %. Следует также отметить, что из 1800 ленд-лизовских САУ 1100 были зенитными, которые у нас тоже практически не выпускались (75 ЗСУ-37, выпущенных в 1945–1946 годах, в боевых действиях участия не принимали). Если же говорить о бронетанковой технике в целом, то ленд-лизовские поставки составили около 16 % от советского производства.



Британский крейсерский танк «Кромвель» на полигоне в Кубинке. 1945 год

Однако этот факт, а также и то, что иностранные поставки бронетехники постоянно снижались, вовсе не свидетельствует о каком-то злом умысле западных союзников, как это часто отмечалось в советской литературе. Поставки корректировались советской стороной, о чем свидетельствует следующий документ ГБТУ Красной армии:

«О танках для бронетанковых войск РККА для летней кампании 1943 года:

По танкам производства Британии и Канады:

1. Заказ легкого пехотного танка Mk-3 «Валентайн» с усиленным вооружением продлить дополнительно на 2000 шт.

2. От крейсерского танка Mk-6 «Тетрарх» отказаться.

3. Средний пехотный танк Mk-2 «Матильда» дополнить до общего кол-ва 1000 шт. согласно текущего протокола. Оставшиеся танки получать с вооружением 76-мм пушки. В дальнейшем заказ танка данного типа прекратить.

4. Получение тяжелого пехотного танка Mk-4 «Черчилль» для тяжелых танковых полков вести в количестве согласно текущему протоколу.

5. Бронированный транспортер пехоты и оружия «Универсал» получить в количестве не менее 500 шт. с 13,5-мм противотанковым ружьем «Бойс».

По танкам производства США:

1. Американские легкие танки М-3Л «Стюарт» дополнить до общего числа 1200 шт. текущего протокола. В дальнейшем заказ танков данного типа прекратить.

2. Американский легкий танк М-5Л. От заказа отказаться ввиду отсутствия преимуществ перед М-3Л.

3. Средние танки М-3С «Грант» получить из расчета 1000 шт. текущего протокола. В 1943 г. рассмотреть вопрос замены их поставкой новых средних танков М-4С с дизельным двигателем и улучшенной броневой защитой в количестве не менее 1000 шт.

4. Включить в перечень поставок легкую противотанковую самоходную установку СУ-57 в количестве не менее 500 шт.».

До сих пор речь шла о поставках крупных партий бронетанковой техники. Однако имели место и незначительные, так называемые ознакомительные поставки, когда советская сторона запрашивала у союзников те или иные образцы и союзники их предоставляли. Причем порой речь шла о самых современных, новейших боевых машинах. В рамках ознакомительных поставок из Великобритании в СССР прибыли шесть английских крейсерских танков «Кромвель», три танка-тралы «Шерман-Краб», пять огнеметных танков «Черчилль-Крокодил», по одному экземпляру броневых автомобилей АЕС и «Даймлер», огнеметный бронетранспортер «Уосп» («Оса»), а также шесть канадских снегоходов «Бомбардир». В 1943–1945 годах для ознакомления и испытаний из США в СССР были доставлены пять легких танков М5 «Стюарт», два легких танка М24 «Чаффи», новейший тяжелый танк Т26 «Генерал Першинг» и пять самоходных установок Т70 «Ведьма». Все эти боевые машины прошли широкий спектр испытаний и были тщательно изучены советскими специалистами.



Американская самоходка – истребитель танков Т70 «Ведьма», известная в армии США под названием М18 «Хеллкэт». Полигон в Кубинке, 1945 год

В связи с этим необходимо подчеркнуть, что подобные испытания проводились не из простого любопытства узнать, как там устроены импортные танки. По их результатам составлялся перечень рекомендаций по заимствованию тех или иных узлов и агрегатов, тех или иных конструктивных решений. У «Валентайна», например, специалисты НИИБТ Полигона признали весьма ценными американский двигатель GMC, гидравлические амортизаторы и синхронизированную коробку передач. Особый интерес советских специалистов вызвало установленное на «Черчилле» и «Кромвеле» соединение коробки передач с «дифференциально-планетарным механизмом поворота», на «Матильде» – гидравлический привод поворота башни. На всех без исключения английских танках понравились перископические приборы наблюдения Mk IV. Понравились настолько, что были скопированы и под несколько видоизмененным обозначением МК-4, начиная со второй половины 1943 года, устанавливались на всех советских танках.

Кстати говоря, если речь зашла о приборе МК-4, то нужно сделать маленькое «лирическое» отступление. Дело в том, что прибор этот не является английским изобретением. Его сконструировал в середине 1930-х годов польский инженер Гундлах. Познакомиться с конструкцией этого прибора советские специалисты смогли еще в 1939 году, после изучения трофейных польских танков 7ТР и танкеток ТКС. Уже тогда были даны рекомендации по его заимствованию, но сделано этого не было, за что пришлось расплачиваться кровью.

Впрочем, по разным причинам далеко не все удачные решения переключались с ленд-лизских машин на советские. Так, например, по результатам полигонных испытаний опытных образцов тяжелых отечественных танков летом 1943 года были высказаны предложения по улучшению боевых качеств танка ИС. По вооружению, помимо прочего, рекомендовалось разработать и установить к 15 ноября 1943 года гидравлический механизм поворота башни по типу американского танка М4А2 и турельную зенитно-пулеметную установку на люке командирской башенки (также не без влияния М4А2, имевшего крупнокалиберный зенитный пулемет). По образу и подобию «Шермана» планировалось предусмотреть размещение заряжающего слева, а наводчика и командира справа от пушки, отработать установку гидравлического стабилизатора пушки и 50-мм казнозарядного миномета для самозащиты и постановки дымовых завес.



Эшелон с танками М4А2 в Румынии. Сентябрь 1944 года

Как видим, перечень рекомендаций весьма впечатляющий. Однако, насколько известно, помимо зенитно-пулеметной установки на танке ИС ничего из вышеперечисленного внедрено не было. Немаловажную роль в этом сыграли сложности технологического характера.

Номенклатура массовых поставок бронетанковой техники в СССР по ленд-лизу и список машин, поступивших для ознакомления, не оставляет камня на камне от широко распространенного мнения о том, что якобы союзники специально поставляли нам плохую боевую технику. Англичане и американцы поставляли нам те же самые машины, на которых воевали сами. Другой вопрос, что они не очень соответствовали нашим климатическим условиям и принципам эксплуатации. Ну а о характеристиках и надежности этих машин лучше всего судить

не по досужим домыслам, а по конкретным фактам. Первыми в СССР прибыли английские «матильды» и «валентайны». С них и начнем.

МК.ІІ «Матильда»

1

Первые английские танки прибыли в Архангельск с караваном PQ-1 11 октября 1941 года, а всего до конца года в СССР доставили 466 танков, из них 187 «Матильд». Всего же из 1084 отправленных за годы Великой Отечественной войны боевых машин этого типа 918 попали в пункт назначения, а остальные погибли в пути.

Пехотный танк Mk.II Matilda II разрабатывался фирмой Vulcan Foundry начиная с ноября 1936 года. К апрелю следующего года был готов деревянный макет. Испытания прототипа состоялись в 1938 году, и сразу вслед за ними последовал заказ на первую партию из 65 машин, впоследствии увеличенный до 165. Для производства «Матильды II» привлекли еще несколько фирм, однако Vulcan осталась генподрядчиком и выполняла большинство работ по литью.

В сентябре 1939 года в строю имелось всего две новых «матильды», а к весне 1940 года ими был укомплектован только один батальон 7-го Королевского танкового полка.



Танк МК-ІІ «Матильда» во время испытаний на НИИБТ Полигоне в Кубинке

За время серийного производства внешний облик «Матильды» практически не изменился. Корпус танка состоял из литых (носовая часть, подбашенная коробка и корма) и катаных (днище, борта и фальшборта) броневых деталей, соединявшихся друг с другом гужонами. Башня танка – литая, цилиндрическая. Ее поворот осуществлялся при помощи гидравличе-

¹ Такое написание было принято в СССР в годы войны. Обозначения ленд-лизовской техники в Красной армии имели ряд особенностей. Так, буквенно-цифровые индексы часто писались через дефис, а в обозначениях английских танков обе буквы были прописными. Британские названия американских танков – «Стюарт», «Ли», «Шерман» практически не использовались. Два первых именовались соответственно М3л или М-3Л (М3 «легкий») и М3с (М3 «средний»), а последний – М4 или М4А2 (М4-А2). Названия английских боевых машин употреблялись как в переводе, так и в русской транскрипции. Например, «Валентайн» и «Валентин», «Черчилль». Могли использоваться как иностранное, так и советское название, например, самоходка Т48 именовалась в советских документах Т-48, но чаще СУ-57. Далее названия и обозначения ленд-лизовской техники соответствуют использовавшимся в Красной армии в годы Второй мировой войны.

ского привода или вручную. «Матильда», кстати, стала первым танком, в котором был установлен гидропривод поворота фирмы Frazer Nash Company, применявшийся для вращения стрелковых башен боевых самолетов. Толщина брони корпуса колебалась в пределах 14...78 мм, а башни – 20.75 мм.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.