

Военно-морской ленд-лиз для СССР в годы Великой Отечественной войны

Александр Комарков

Lend-lease aid for the Soviet Navy during the Great Patriotic War

Alexandr Komarkov (Saint-Petersburg, Russia)

Вопрос военно-морских поставок по ленд-лизу¹ в СССР из Великобритании и США во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. в российской историографии изучен недостаточно. Несмотря на то что распад Советского Союза и «архивная революция» начала 1990-х гг. способствовали открытию для отечественных исследователей ранее засекреченных материалов, результаты их работы по освещению различных аспектов проблемы англо-американской помощи советскому ВМФ до сих пор ограничиваются отдельными статьями и фрагментами монографий по истории флота. Указанную тенденцию подтверждают работы В.Н. Краснова, Р.И. Ларинцева, А.В. Платонова, М.Э. Морозова, В.О. Левашко, В.А. Золотарёва². Эти авторы, несомненно, внесли достойный вклад в освещение ряда интересных моментов военно-морского сотрудничества «Большой тройки» периода Второй мировой войны. Вместе с тем современная отечественная историография ленд-лиза для советского ВМФ, как и четверть века назад, всё также является несвободной от многочисленных «белых пятен». Поэтому сегодня существует необходимость приращения знаний о функционировании программы англо-американского снабжения военно-морских сил (ВМС) СССР 1941–1945 гг. с привлечением не вводившихся ещё в научный оборот источников.

Одним из наименее изученных и потому наиболее актуальных для отечественной исторической литературы сюжетов является проблема влияния союзнических поставок на боевую деятельность советских флотов. Имеются

© 2015 г. А.Ю. Комарков

¹ Ленд-лиз (Lend-Lease) – система передачи США займы или в аренду вооружения, боеприпасов, строительного сырья, различных товаров и услуг странам-союзницам по антигитлеровской коалиции (Энциклопедия российско-американских отношений: XVIII–XX века. М., 2001. С. 301).

² Краснов В., Артемьев А. О ленд-лизовских поставках флоту // Морской сборник. 1992. № 5–6. С. 11–16. Краснов В.Н. Ленд-лиз и развитие советского флота // Вопросы истории естествознания и техники. 1993. № 1. С. 69–85; он же. Ленд-лиз для ВМФ СССР // Независимое военное обозрение. 2000. № 27. С. 5; Ларинцев Р.И. Ленд-лизовские поставки на Северный флот и их эффективность // Война в Арктике (1939–1945 гг.). Архангельск, 2001. С. 263–270; он же. Вклад союзников в борьбу с минной опасностью на Севере // Защитники Отечества: Материалы XI областных общественно-научных чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2002. С. 39–45; он же. Ленд-лиз для ВМФ СССР – помощь на завтра // Флот и Победа (материалы общероссийских общественно-научных чтений, 19–20 мая, Архангельск). Архангельск, 2004. С. 91–100; он же. Использование противоминных кораблей, полученных по ленд-лизу // Ленд-лиз и Россия: Материалы международной конференции по проблемам ленд-лиза. Архангельск, 2006. С. 228–243; Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. СПб., 2002; Морозов М.Э. Противолодочное оружие ленд-лиза // Полигон. 2002. № 1–3; Левашко В.О. «Ваша победа – это наша заслуга» // Военно-промышленный курьер. 2011. № 13(379). 6–12 апреля. С. 10; Золотарёв В.А. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2 кн. Кн. 1. М.; СПб., 2004.

основания предположить наличие прямой взаимосвязи между количественными показателями завоза в страну импортного морского снабжения и реальным значением технической помощи Великобритании и США для поддержания боеспособности ВМФ Советского Союза в конкретные периоды войны. В данной статье предпринята попытка проследить интенсивность экономических операций в интересах Рабочее-крестьянского красного флота (РККФ) СССР на различных этапах взаимодействия «Большой тройки» с тем, чтобы дать объективную оценку роли ленд-лизских поставок в истории отечественного флота и военного судостроения.

При освещении темы сотрудничества советских, британских и американских ВМС в 1941–1945 гг. следует помнить о том, что на протяжении всей войны положение со снабжением РККФ за счёт внутренних ресурсов страны оставалось напряжённым. Хроническая экономия на нуждах отечественного ВМФ стала следствием катастрофического для Советского Союза хода войны в 1941–1942 гг. Внезапное германское вторжение, переключение значительных мощностей кораблестроения на выпуск вооружений для Красной армии, потеря судостроительных заводов в Николаеве и блокада противником главного центра военного судостроения страны – Ленинграда – многократно сократили возможности строительства новых боевых кораблей³.

Начавшаяся война заставила коренным образом изменить деятельность данной отрасли. В механических цехах многих советских судостроительных заводов в соответствии с введённым в действие уже 23 июня 1941 г. мобилизационным планом по боеприпасам и патронам началось производство корпусов для бомб, гранат и т.п. По мере ухудшения военного положения на фронтах действующие предприятия Наркомата судостроительной промышленности (НКСП) СССР всё в большем объёме загружались срочными не судостроительными заказами. В распоряжение Наркомата танковой промышленности перешёл судостроительный завод № 112 «Красное Сормово», выпускавший до начала Великой Отечественной войны подводные лодки⁴. Резкое сокращение уже во втором полугодии 1941 г. производственной базы военного кораблестроения повлекло за собой снижение его валовой продукции более чем в два раза. Заводы-контрагенты значительно сократили изготовление необходимого НКСП оборудования. Выпуск проката чёрных металлов уменьшился втрое; почти прекратилась выплавка цветных металлов, крайне необходимых военному производству. Списочный состав трудовых коллективов судостроительных заводов сократился без малого наполовину⁵.

С началом войны в Советском Союзе были вынуждены отказаться от реализации программы строительства «Большого флота». В соответствии с постановлениями Государственного комитета обороны СССР от 10 и 19 июля 1941 г. консервации подлежали практически все находившиеся в процессе строительства крупные надводные корабли: линкоры (проект 23), тяжёлые крейсера (проект 69), лёгкие крейсера (проект 68) и приобретённый недостроенным у немцев крейсер «Петропавловск». В Ленинграде и Николаеве остановилось строительство 12 миноносцев, шести сторожевых кораблей, трёх тральщиков и восьми подводных лодок, имевших «малый процент технической готовно-

³ *Дмитриев В.И.* Советское подводное кораблестроение. М., 1990. С. 200.

⁴ *Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995. С. 9, 10.

⁵ *Дмитриев В.И.* Указ. соч. С. 200–201.

сти». Вместо них Государственный комитет обороны велел сосредоточиться на скорейшей постройке подводных лодок, эсминцев, тральщиков, охотников за подводными лодками, торпедных катеров и бронекатеров, «подлежащих сдаче в ближайшее время»⁶. Однако стремительное вражеское наступление и необходимость эвакуации верфей европейской части страны в первые месяцы Великой Отечественной сразу же поставили под сомнение выполнение даже столь ограниченного плана. Не приходится удивляться, что ещё до конца 1941 г. среди производственников стали ходить разговоры о ненужности и несвоевременности создания любых военных кораблей⁷.

Военное судостроение СССР оставалось в кризисном состоянии практически до 1945 г. Несмотря на ввод в строй вывезенных на восток предприятий, размах боевых действий на суше не позволял удовлетворять заявки РККФ на снабжение в полном объёме. Более того, показатели производства продукции для флота в 1942–1945 гг. не дотягивали даже до уровня первого года Великой Отечественной войны. По отношению к последнему довоенному 1940 г., вся судостроительная промышленность страны выпустила: в 1941 г. – 89% (за счёт последних мирных месяцев и резкого ускорения сдачи ВМФ кораблей, находившихся в завершающей стадии строительства после начала войны), 1942 г. – 44, 1943 г. – 45, 1944 г. – 55, в 1945 – 58% военно-морской продукции⁸. Спад кораблестроения в военные годы произошёл из-за потери производственных мощностей в результате оккупации, трудностей работы на ленинградских заводах в период блокады и вынужденной замены строительства судов их аварийным ремонтом. Срочное подключение к судостроению предприятий других наркоматов способствовало развитию вспомогательного флота, но ситуацию с боевыми кораблями существенно не улучшило⁹.

Под влиянием перечисленных проблем руководству ВМФ СССР пришлось искать дополнительные возможности для обеспечения флота необходимым вооружением и оборудованием. В ситуации, когда советский военно-промышленный комплекс (ВПК) оказался не в состоянии одновременно снабжать свою армию и флот, важнейшим фактором поддержания боеспособности РККФ стали зарубежные поставки. Как известно, в период войны в противовес Германии Объединённые Нации создали антигитлеровскую коалицию, ключевыми участниками которой являлись Советский Союз, Великобритания и США. Между ними были установлены экономические связи, суть которых сводилась к предоставлению американцами материальной помощи Англии и СССР на базе принятого в США закона о ленд-лизе. Однако имевшее место взаимодействие флотов «Большой тройки» в рамках программы ленд-лиза долгое время сопровождалось специфическими противоречиями, препятствовавшими функционированию системы англо-американских поставок для советского ВМФ и серьёзно влиявшими на сроки поступления в СССР иностранных морских «оборонных материалов».

Прежде всего нужно отметить, что снабжение советского ВМФ по ленд-лизу осуществлялось неравномерно. Этот факт подтверждают данные статистики Отдела морских заказов Инженерного управления Народного комиссариата

⁶ Центральный военно-морской архив (далее – ЦВМА), ф. 13, оп. 71, д. 2436, л. 43–44, 152.

⁷ Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Указ. соч. С. 13.

⁸ Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 208.

⁹ Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Указ. соч. С. 22.

внешней торговли (НКВТ) СССР, курировавшего внешнеторговые операции в целях удовлетворения потребностей советских ВМС за счёт внешних источников. Его документы свидетельствуют: вплоть до 1943 г. интенсивность сотрудничества флота СССР с ВМФ Англии и США была недостаточной. Во втором полугодии 1941 г. суммарный объём поступлений ленд-лиза для РККФ составил всего лишь 2 838 английских т (одна длинная английская тонна или англо-т соответствует 1 016 кг. – *А.К.*) и возрос спустя год незначительно – до 4 959 англо-т принятых советской стороной морских грузов. Резкое увеличение этого объёма имело место только на фоне состоявшегося «коренного перелома» на фронтах Великой Отечественной войны. В итоге, уже в 1943 г. масштаб импортных операций в интересах флота СССР трёхкратно превышал совокупные показатели первых 18 месяцев войны (21 395 против 7 797 англо-т), а в дальнейшем расширился ещё больше. Самые существенные для советских ВМС заказы были реализованы союзниками лишь в период 1944–1945 гг., ближе к завершению войны в Европе, когда общий тоннаж зарубежного морского снабжения (63 255 англо-т к июлю 1945 г.) в целом адекватно соответствовал потребностям отечественного флота¹⁰, став важнейшим средством поддержания его боеспособности.

С другой стороны, приведённые данные хорошо согласуются с информацией Отдела внешних заказов Наркомата военно-морского флота (НКВМФ) СССР, ведавшего вопросами учёта всех англо-американских морских поставок 1941–1945 гг. Среди его материалов я нашёл списки вооружения и снабжения, принятого по ленд-лизу для советских ВМС. Даты их составления (1 июля 1942 г., 1 августа 1943 г., 1 июля 1944 г. и 1 июня 1945 г.) в целом совпадают со временем прекращения исполнения союзниками своих обязательств в рамках предыдущих соглашений о поставках в СССР и начала действия новых протоколов ленд-лиза¹¹. Это, в свою очередь, даёт возможность рассмотреть количественный аспект морской помощи в динамике с распределением всех поступлений по годам и периодам. А сопоставление сведений, отражённых в упомянутых списках, позволяет подтвердить вывод о том, что в действительности помощь по ленд-лизу отечественному ВМФ стала прибывать в СССР в относительно больших размерах только на рубеже 1943–1944 гг. Именно тогда советский флот получил наибольшее количество американских и британских боевых и вспомогательных кораблей, морских пушек и зенитных пулемётов, гидроакустических станций (сонаров) и радаров, аварийно-спасательных, судоподъёмных, судостроительных и иных механизмов.

К примеру, по состоянию на 1 августа 1943 г. Отдел внешних заказов НКВМФ успел доложить руководству флота СССР о поступлении от союзников самых первых кораблей и начале поставок военно-морского снабжения в весьма скромных масштабах. Это были 10 английских тральщиков, два торпедных катера, 84 британских сонара «Асдик» и 12 корабельных радиолокаторов, 90 комплектов трального оборудования (акустического и электромагнитного), 562 установки 20-мм автоматических пушек ПВО «Эрликон» и 250 спаренных крупнокалиберных зенитных пулемётов системы «Браунинг-Кольт», 43 комп-

¹⁰ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 552, л. 3.

¹¹ Поставки в СССР по ленд-лизу в годы войны осуществлялись на основе четырёх специальных протоколов: Московского (1 октября 1941 г. – 30 июня 1942 г.), Вашингтонского (1 июля 1942 г. – 30 июня 1943 г.), Лондонского (1 июля 1943 г. – 30 июня 1944 г.) и Оттавского (1 июля 1944 г. – 12 мая 1945 г.).

**Военно-морские поставки флоту СССР из Великобритании и США в 1941–1945 гг.
с распределением поступлений по протокольным периодам**

Номенклатура поставок (<i>шт.</i>)	Протоколы				Всего
	Московский	Вашингтонский	Лондонский	Оттавский	
Тральщики	7	3	12	–	22
Торпедные катера	–	2	43	122	167
Большие охотники за подводными лодками	–	–	12	34	46
Малые охотники за подводными лодками	–	–	44	16	60
Автоматы «Эрликон»	68(50)	494 (512)	1 267	171	2 000
Пулемёты «Кольт» спаренные	90 (230)	160 (20)	550	1 000	1 800
Пулемёты «Кольт» на турели	–	–	250	50	300
Артустановки трехдюймовые	–	–	289	91	380
Зенитки «Бофорс»	–	–	200	487	687
Мины всех видов	2 204	74	718	1 050	4 046
Глубинные бомбы	4 000	–	8 396	8 877	21 273
Параваны-охранители	100	–	51	6	157
Тралы акустические	14	63	7	3	87
Тралы электромагнитные	–	13	11	20	44
Гидролокаторы «Асдик»	43	41	21	216	321
Радиолокаторы корабельные	–	12	62	319	393
Аккумуляторные батареи	–	43	25	12	80
Двигатели для судоремонта	–	225	763	918	1 906
Дизельгенераторы для судоремонта	–	–	311	271	582
Гребные винты	–	6	70	369	445
Трубки стальные котельные (<i>т</i>)	248	710	422	346	1 726
Трубки купроникелевые (<i>т</i>)	118	–	34	231	383
Спасательные плоты «Флотанет»	–	209	16	–	225
Костюмы водолазные	–	132	183	–	315
Водолазные станции	–	–	100	46	146
Станции подводного освещения	–	–	54	97	151
Дизели и моторы для судостроения	–	–	–	–	5 721
Дизельгенераторы для судостроения	–	–	–	–	562

Составлено по: ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 53, л. 1–15; д. 126, л. 1043–1050; д. 278, л. 1–14; д. 320, л. 4–12; д. 321, л. 2–3.

лекта предназначенных для подлодок акбатарей, 100 параванов-охранителей, 95 судовых моторов «Паккард» и 130 бензиновых двигателей, 958 т стальных и 118 т купроникелевых трубок для военного судостроения и судоремонта, незначительное количество магнитных мин и противолодочных глубинных бомб¹². Причём в ходе выполнения Московского протокола союзники были склонны снабжать советский ВМФ «оборонными материалами» в совершенно малых количествах, передав последнему к лету 1942 г. только семь тральщиков, 68 (50) орудий «Эрликон», 90 (230) «Кольтов»¹³, 14 акустических тралов,

¹² ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 126, л. 1043–1050.

¹³ В документах имеются расхождения по вопросу поставок в СССР в 1941–1943 гг. 20-мм автоматов «Эрликон» и спаренных 12.7-мм пулемётов «Кольт».

43 «Асдика», 248 т котельных и 118 т купроникелевых трубок, боезапас глубинных бомб и мин, параваны и проч.¹⁴ Схожая картина в отношении морского ленд-лиза наблюдалась и в следующий период сотрудничества. Помощь англичан и американцев советским ВМС на условиях Вашингтонского протокола также была представлена поступлением в СССР ограниченных номенклатур вооружения: двух катеров и трёх тральщиков, 43 аккумуляторных батарей, 130 бензиновых двигателей и 95 корабельных моторов «Паккард», 494 (512) автоматов «Эрликон», 160 (20) установок спаренных пулемётов «Браунинг-Кольт», 76 корабельных тралов, 41 сонара, 12 комплектов судовой радиолокационной аппаратуры, 132 водолазных костюма, 710 т трубок и проч.¹⁵

Напротив, последние полтора–два года войны оказались необычайно богаты на ленд-лиз для отечественного флота. С осени 1943 г. Великобритания и США резко увеличили поставки в СССР ценного морского снаряжения. Так, американцы направили в Советский Союз большое количество боевых кораблей различных классов. Уже ко времени окончания действия Лондонского протокола (1 июля 1944 г.) оперативные соединения советских ВМС за истекший год успели принять на вооружение два британских и десять американских тральщиков, восемь английских и 35 американских катеров, 12 больших и 44 малых американских охотников за подводными лодками¹⁶. Дополнительно, ко времени окончания войны с Германией, на условиях Оттавского соглашения в страну по ленд-лизу завезли ещё 34 больших и 16 малых охотников и 122 торпедных катера ВМФ США¹⁷. Та же картина – по артиллерийской статье военно-морской помощи союзников. На рубеже 1943–1944 гг. СССР получил 1 267 комплектов зенитных автопушек «Эрликон» (60% всех импортированных за время войны 20-мм автоматов). Аналогичная тенденция прослеживается и в отношении поступлений спаренных 12.7-мм пулемётов системы «Браунинг-Кольт» (1 550 установок в рамках двух последних протоколов). Наконец, завершающий период Великой Отечественной войны отличился поставками из-за рубежа целого ряда образцов вооружений, ранее отсутствовавших в совокупности морских грузов: 40-мм пушек «Бофорс» (687 единиц), трёхдюймовых морских орудий (380), сдвоенных пулемётов «Кольт» на турели (300)¹⁸.

Реализация союзниками условий Лондонского и Оттавского протоколов также сопровождалась активизацией поставок больших партий гидроакустических и радиолокационных приборов, водолазного и судоподъёмного снаряжения, силовых машин и энергетического оборудования. При этом следует особо выделить англо-американские корабельные радары (381 установка) и гидролокаторы (237 комплектов), в целом способствовавшие росту боеспособности РККФ и развитию отечественных технологий. Неоценимое значение для развёртывания судоподъёмных работ на морских театрах военных действий имел осуществлявшийся с осени 1943 г. завоз из Англии и США 146 водолазных станций и 150 установок подводного освещения (в полной комплектации). С приближением окончания боевых действий в Европе выполнение программы военного судоремонта было поставлено в прямую зависимость от многократно возросших к тому времени показателей импорта корабельных двигателей (1 681 шт.) и впервые предложенных союзниками на условиях Лондонского со-

¹⁴ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 53, л. 1–15; д. 321, л. 2–3.

¹⁵ Подсчитано по: Там же, д. 126, л. 1043–1050; д. 321, л. 2–3.

¹⁶ Там же, д. 278, л. 1.

¹⁷ Подсчитано по: Там же, д. 320, л. 4.

¹⁸ Подсчитано по: Там же, д. 126, л. 1043; д. 278, л. 1–2; д. 320, л. 4.

глашения дизельгенераторов (582 шт.). Наконец, последние два протокола о поставках в Советский Союз способствовали дополнительному обеспечению НК-ВМФ электромагнитными тралами (31 комплект), аккумуляторными батареями (37 шт.), глубинными бомбами (17 273 шт.), гребными винтами (439 комплектов), водолазными костюмами (183 шт.), купроникелевыми (265 т) и стальными (768 т) трубками и иными партиями грузов ленд-лиза флотской номенклатуры¹⁹.

Перечисленные факты свидетельствуют о том, что столкнувшийся с дефицитом снабжения в первые военные месяцы советский ВМФ получил возможность извлечь ощутимую выгоду из сотрудничества с сильнейшими морскими державами, к сожалению, с большим опозданием. Почему же так получилось? Для ответа на данный вопрос необходимо перейти к рассмотрению противоречий, негативное влияние которых усложняло решение стоявшей перед союзниками задачи по обеспечению отечественных ВМС в соответствии с их реальными нуждами. Прежде всего обращает на себя внимание следующее обстоятельство: вклад могущественных в индустриальном отношении американцев в реализацию программы морского ленд-лиза вплоть до середины 1943 г. носил ограниченный характер. Приступившая к оказанию помощи уже в 1941 г. Великобритания не имела возможностей удовлетворить запросы ВМФ СССР в полном объёме за счёт собственных средств в силу сложившейся на Британских островах тяжёлой экономической ситуации. Поэтому в процессе согласования первой советской морской заявки в октябре 1941 г. английское Адмиралтейство не согласилось передать СССР эсминцы, так как флот Его Величества сам был обеспечен ими только наполовину. С той же формулировкой были сняты с рассмотрения все советские заказы на поставку из Великобритании мощных судовых дизелей и моторов. Крайне необходимые СССР современные тральщики английские «товарищи по оружию» предложили заменить старыми норвежскими китобойными судами, оснащёнными противоминным оборудованием. Значительному сокращению подверглась и артиллерийская заявка НКВМФ: вместо запрошенных с поставкой до конца 1941 г. 500 автоматических орудий ПВО Адмиралтейство было готово выделить лишь 50 «Эрликонов»²⁰.

Между тем вступившим в мировую войну в декабре 1941 г. США требовалось время на строительство своих вооружённых сил и реализацию имевшихся в наличии колоссальных производственных возможностей. Хорошо известно, что американская промышленность в 1941–1945 гг. оказалась в состоянии произвести невиданное количество вооружений: 300 тыс. самолётов, 315 тыс. артиллерийских орудий, 86 тыс. танков, 8,5 млн т тоннажа заново построенных военных кораблей²¹. Вместе с тем на проектные мощности американские ВПК и военное кораблестроение смогли выйти только в 1943 г. В отношении программы судостроения ВМФ США периода Второй мировой войны данный тезис можно проиллюстрировать следующими показателями. Если в 1942 г. суммарный тоннаж построенных американскими верфями боевых и вспомогательных кораблей составлял всего лишь 900 тыс. т, то уже в 1943 г. он вырос трёхкратно – 2 млн 700 тыс. т, а в следующем, наиболее плодотворном, 1944 г., был поставлен абсолютный рекорд – 3 млн 200 тыс. т²².

¹⁹ Подсчитано по: Там же, д. 126, л. 1043–1050; д. 278, л. 3–14; д. 320, л. 4–11.

²⁰ Там же, д. 56, л. 10–11.

²¹ Уилсон Т.А. Соединённые Штаты – Левиафан // Союзники в войне. 1941–1945. М., 1995. С. 211–212.

²² U.S. Navy at war 1941–1945. Official reports to the Secretary of the Navy by fleet admiral Ernest J.

С другой стороны, масштаб участия американских и британских ВМС в мировой войне не шёл ни в какое сравнение с относительно скромным вкладом советского флота в достижение победы над странами Оси в Европе и Азии. Следовательно, вынесшие на своих плечах всю тяжесть глобальной борьбы на море Великобритания и США были не в состоянии в полном объёме снабжать РККФ без достижения прогресса в реализации собственных программ военного кораблестроения. Однако, принимая во внимание данные о развитии судостроительной промышленности США, не приходится удивляться, что крупнейшие партии морского ленд-лиза стали прибывать в Советский Союз только в конце 1943 г. К тому времени располагавшие соответствующими ресурсами американцы окончательно перехватили инициативу у англичан в деле снабжения флота своего союзника, что благоприятно сказалось на обеспечении НКВМФ военными материалами. И если в процессе исполнения двух первых протоколов экспорт морских вооружений в СССР имел место в пропорции 9 711 (из Америки) к 6 937 (из Великобритании) англо-т, то уже начиная с осени 1943 г. Соединённые Штаты значительно увеличили свои объёмы поставок. В результате, уже в третьем протокольном периоде соотношение числовых показателей иностранной материально-технической помощи отечественному ВМФ составляло 23 110 к 6 025 англо-т в пользу США, а в четвёртом выросло ещё больше: 41 315 длинных американских т против 5 259 длинных англо-т²³.

Другим фактором, ставившим под сомнение (вплоть до 1943 г.) эффективность программы морского ленд-лиза для СССР, следует признать недостаток тоннажа торговых флотов стран антигитлеровской коалиции, прежде всего американского. Дело в том, что в 1941–1945 гг. основные обязанности по транспортировке поставок морем в Советский Союз были возложены на располагавший адекватными возможностями флот США. Однако даже эта страна с её мощными производительными силами не смогла избежать проблем при решении задачи поддержания численности корабельного состава собственных торговых флотилий на приемлемом уровне. Весь 1942 и отчасти 1943 г. кораблей для перевозки ленд-лиза в СССР не хватало ещё и потому, что располагавшие ограниченным тоннажем Объединённые Нации сами были вынуждены перебрасывать ресурсы на участки фронта, требовавшие концентрации американско-британских сил. Только по этой причине в Советский Союз направлялось грузов вдвое меньше, чем предлагали союзники²⁴. Вот почему Вашингтонский протокол даже пришлось составить в двух частях: в первой перечислялось максимальное количество военных материалов, которые могли отправить в СССР США и Англия, а во второй указывалось, сколько всего материалов может быть перевезено на доступных для этого кораблях²⁵. И хотя производственные мощности американских судостроительных заводов значительно возросли ещё до Пёрл-Харбора, только потери в результате атак вражеских подводных лодок и растущие потребности глобальной войны заставили США развернуть по-настоящему масштабное строительство транспортных судов²⁶.

В итоге рекордная норма постройки торговых судов была достигнута в США в 1943 г., когда время на производство одного транспорта класса

King, U.S. Navy. Washington, 1946. P. 147.

²³ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 552, л. 15, 18.

²⁴ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997. С. 152, 200.

²⁵ Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы // Загадки ленд-лиза. М., 2000. С. 212–213.

²⁶ Уилсон Т.А. Указ. соч. С. 214.

«Либерти» сократилось с 30 до 7 недель²⁷. Во многом именно благодаря данному обстоятельству период 1943–1944 гг. ознаменовался спуском на воду 3 124 коммерческих судов, что составляло около $\frac{2}{3}$ суммарного количества всех построенных в Соединённых Штатах грузовых (3 791) и пассажирских (123) кораблей, а также танкеров (678) за время Второй мировой войны²⁸. Таким образом кризис тоннажа, от которого страдал торговый флот США на начальном этапе развёртывания поставок в СССР, был преодолен окончательно. Уже к концу 1943 г. посредством введения в эксплуатацию большого числа новых сухогрузов и судов наливного флота союзники получили возможность увеличить пропускную способность маршрутов из Западного полушария в СССР без ущерба для реализации своих стратегических планов на других театрах военных действий. Это благоприятно сказалось на доставке всех составляющих экономической помощи Великобритании и США 1943–1945 гг., в том числе морского имущества, всегда обладавшего пониженным приоритетом на фоне необходимых Советскому Союзу вооружений для Красной армии и материалов для ВПК.

И всё же, несмотря на неравномерное поступление в страну импортных грузов, в завершающий период Великой Отечественной войны военно-морской ленд-лиз принёс советскому флоту ощутимую пользу. При этом наиболее ценными для поддержания боеспособности РККФ стали поставки военных кораблей. Благодаря ленд-лизу ко времени окончания боевых действий в Европе весной 1945 г. советский ВМФ успел пополниться восемью десантными баржами, 46 большими (SC-110) и 60 малыми (RPC и PTC) охотниками за подводными лодками, 22 тральщиками (AM, TAM и MMS) и 122 боеготовыми торпедными катерами (А-1 «Воспер», А-2 «Хиггинс», Д-3 «ЭЛКО»)²⁹. Между тем за время войны с Германией судостроительная промышленность Советского Союза сдала отечественным ВМС два лёгких крейсера, 18 эсминцев, 54 подводных лодки, два монитора, один сторожевой корабль, один дизельный базовый и два турбинных тральщика, 18 больших охотников. Одновременно были построены и введены в состав РККФ 591 боевой катер (торпедный, малый охотник, сторожевой, бронекатер), 327 катерных тральщиков и 1 375 вспомогательных судов³⁰. Значит, Великобритания и Соединённые Штаты своими поставками фактически обеспечили пополнение ВМФ СССР новыми противоминными тральщиками и большими противолодочными кораблями и во многом содействовали поддержанию численности советского катерного парка в условиях нехватки выделяемых НКСП отечественных ресурсов.

Поставляемые из-за рубежа корабли отличались хорошим уровнем исполнения и высокими характеристиками. В отчёте о проделанной НКВТ работе за период Великой Отечественной войны отмечалось: «Большие и малые охотники, минные тральщики и торпедные катера по своим мореходным качествам, манёвренности, оборудованию, средствам управления и наблюдения, а также вооружению удовлетворяют требованиям ВМФ, а по качеству отделки, комфортабельности и удобств для жизни личного состава стоят выше кораблей

²⁷ Там же; РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 528, л. 62.

²⁸ Подсчитано по: РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 528, л. 62.

²⁹ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 320, л. 4.

³⁰ Грибовский В.Ю., Нарусбаев А.А., Черников И.И. История отечественного судостроения. В 5 т. Т. 4. СПб., 1996. С. 441.

такого же класса отечественного производства»³¹. Даже переоборудованные англичанами из старых китобойных судов тральщики ТАМ (семь единиц) были оснащены современными для той поры акустическими и электромагнитными тралями, рассчитанными на борьбу со всеми типами неконтактных мин, применявшихся противником³². Кроме того, в результате интенсификации сотрудничества ВМС Великобритании и США с флотом СССР в 1944–1945 гг. стало возможным появление в его рядах соединений, полностью оснащённых иностранными судами. Именно так Северный флот получил бригаду торпедных катеров, бригаду и дивизион больших охотников, два дивизиона тральщиков; Балтийский – дивизион больших охотников, два дивизиона катеров; Черноморский – три дивизиона кораблей различных классов (больших охотников, сторожевиков, торпедных катеров)³³.

Вместе с тем необходимо помнить, что реальный вклад кораблей ленд-лиза в поддержание боеспособности советских флотов существенно различался от одного театра военных действий к другому. Вплоть до капитуляции Германии все суда поступали в СССР из Англии и США единственным доступным североатлантическим маршрутом – вдоль норвежского побережья в Мурманск и Архангельск – и автоматически зачислялись в списки Северного флота. Только затем по внутренним речным коммуникациям была переведена на Чёрное море и Балтику некоторая их часть. В результате случилось так, что в составе Балтийского флота иностранные корабли и суда появились лишь по окончании войны в Европе. Черноморский флот, содействовавший армии на юге, получил возможность пользоваться этими поставками в завершающих операциях против Румынии и Болгарии со второй половины 1944 г.³⁴ Поэтому предоставленная по ленд-дизу помощь оказала наибольшее влияние на боевую деятельность советского Северного флота. В условиях слабости сил этого флота, имевшей место на протяжении почти всей войны, переданные Великобританией и США боевые корабли позволили усилить как ударную (катера), так и оборонительную его составляющую (охотники, тральщики)³⁵. Данное утверждение применимо к 1944 г., когда вставшие в строй на севере импортные суда стали преобладать над отечественными в количественном и качественном отношении³⁶. Все они эксплуатировались активно и смогли оправдать возлагавшиеся на них надежды. К примеру, союзнические тральщики, будучи самыми боеспособными среди всех тралящих кораблей Северного флота, сыграли важную роль в обеспечении безопасности плавания в миноопасных районах Северного морского театра³⁷. Прибывшие из США большие охотники с их хорошими мореходностью и вооружением были заняты противолодочной обороной советских арктических коммуникаций, привлекались к высадке десантов, огневой поддержке сухопутных войск и сопровождению конвоев³⁸. Наконец, составившие большую и качественно лучшую часть бригады Северного флота торпедные катера амери-

³¹ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 560, л. 48.

³² ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 302, л. 108; *Ларинцев Р.И.* Ленд-лизские поставки на Северный флот... С. 266.

³³ *Краснов В.Н.* Ленд-лиз и развитие советского флота. С. 78.

³⁴ *Перегонцев А.С., Перегонцев В.С.* Корабли Второй мировой войны 1939–1945 гг. Ч. 1. М., 1999. С. 215–217, 224.

³⁵ *Ларинцев Р.И.* Ленд-лиз для ВМФ СССР... С. 93.

³⁶ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 553, л. 6.

³⁷ *Ларинцев Р.И.* Вклад союзников... С. 43.

³⁸ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 560, л. 65.

канской постройки в 1944 г. смогли добиться значительных успехов в борьбе с судоходством противника, только за одну кампанию превысив результативность действий всех советских катеров периода 1941–1943 гг. вместе взятых³⁹.

Наряду с корабельным ленд-лизом в 1941–1945 гг. важнейшим направлением усиления советских ВМС выступили союзнические поставки морского имущества, завозившегося в СССР отдельно от боевых и вспомогательных судов. Например, в «Отчёте Управления кораблестроения НКВМФ» утверждалось: «Постройка всех боевых катеров, тральщиков, больших охотников и других кораблей обеспечивалась в основном импортным оборудованием»⁴⁰. Прежде всего речь здесь идёт о дизельгенераторах, выпуск которых отечественная промышленность прекратила из-за недостатка производственных мощностей. В результате поступавшие в страну по ленд-лизу дизельгенераторы и другое электрооборудование полностью (на 100%) удовлетворили потребности программы советского военного судостроения⁴¹. Не менее существенную роль в поддержании боеготовности флотов СССР в завершающий период войны суждено было сыграть американским судовым моторам – продукции фирм «Дженерал Моторс», «Купер Бессемер», «Паккард», «Вольверин», «Холл-Скотт» и проч. По свидетельству Инженерного управления НКВТ, большинство поставлявшихся в Советский Союз двигателей иностранного производства оказались современными и заслуживали положительной оценки с точки зрения компактности, удобства обслуживания и высокого качества изготовления деталей – к 1945 г. ими были оснащены все без исключения новые советские катера⁴².

Допущенное перед войной отставание ВМФ СССР в оснащении кораблей автоматической артиллерией отрицательно сказалось на ведении боевых действий. Возможностей советской промышленности в военные годы для восполнения указанного пробела оказалось недостаточно. Фактически отсутствовала пушка малого калибра, предусмотренная к установке на малотоннажных катерах. Большинство мобилизованных судов вооружалось артиллерией, практически непригодной для отражения атак вражеской авиации. Частично эту проблему решили, поставив автоматы «Эрликон» и крупнокалиберные пулемёты из Англии и США. Более того, именно благодаря ленд-лизу вся система строительства отечественных катеров во время войны была ориентирована на поставки пушечно-пулемётного вооружения из-за границы. Правда, масштабное поступление в адрес советского флота автоматов и пулемётов ПВО началось лишь в конце 1943 г., когда угроза с воздуха на всех морских театрах военных действий резко ослабла⁴³.

К началу Великой Отечественной войны в составе РККФ числился один корабль, оснащённый радиолокационной аппаратурой – крейсер «Молотов» с радаром «Редут-К». Трудно переоценить значение своевременного обнаружения целей, однако вплоть до конца войны отечественная промышленность смогла дополнительно поставить на флот только три радара «Гюйс-1». Все остальные корабельные радиолокаторы были британского или американского производства и потому экспортировались в СССР на условиях ленд-лиза⁴⁴. В итоге по

³⁹ Ларинцев Р.И. Ленд-лиз для ВМФ СССР... С. 94–95.

⁴⁰ Краснов В.Н. Ленд-лиз и развитие советского флота. С. 82.

⁴¹ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 553, л. 35.

⁴² Там же, л. 26, 27, 28.

⁴³ Ларинцев Р.И. Ленд-лиз для ВМФ СССР... С. 98–99.

⁴⁴ Платонов А.В. Указ. соч. С. 609.

состоянию на 1 мая 1945 г. за счёт помощи извне оснастили радарными уже 57 советских боевых кораблей. Только корабельный состав Северного флота принял на вооружение 88 радиолокаторов, предназначенных для поиска надводных целей, 22 – воздушных и восемь радиолокационных систем управления огнём, из которых лишь единственная станция была изготовлена собственным ВПК⁴⁵.

К сожалению, вследствие позднего поступления в СССР англо-американских радиолокаторов и отсутствия подготовленных специалистов освоение новой техники шло крайне медленно. На севере по данным радиолокации немецкие надводные корабли обнаруживались только торпедными катерами. Правда, около 30 раз советские эсминцы и охотники пеленговали вражеские подводные лодки в надводном положении. Применение радаров для управления огнём по морским целям имело место только при боевой подготовке экипажа крейсера «Мурманск». Прибывшие из Великобритании и США с индикаторами кругового обзора корабельные радары использовались советским ВМФ преимущественно в интересах судовождения⁴⁶. Следует также отметить, что союзники были склонны поставлять нам локаторы устаревших моделей, заменяя на своих кораблях последние более совершенными образцами⁴⁷. Вместе с тем в условиях имевшегося технологического отставания СССР от американцев и англичан даже эти «устаревшие модели», по мнению советских инженеров, представляли собой исключительно перспективное оборудование. Согласно их выводам, ленд-лизские поставки радаров позволили отечественной радиоэлектронике сделать в своём развитии «скачок величиною в 10 лет»⁴⁸.

То же самое можно сказать и про гидролокацию. Накануне Великой Отечественной войны РККФ Советского Союза вынужден был эксплуатировать устаревшие на 20 лет гидроакустические средства. Начавшаяся вскоре борьба с подводными лодками противника потребовала от советских ВМС срочной установки на кораблях более совершенной гидролокационной аппаратуры⁴⁹. По этой причине первые комплекты английских гидроакустических станций «Асдик» стали завозить в СССР уже в конце 1941 г., чтобы советский ВМФ успел принять на вооружение свыше 300 таких установок ещё до завершения войны в Европе. Однако действительное значение заграничных поставок сонаров в 1941–1945 гг. определялось в первую очередь их качественными характеристиками⁵⁰. Так, согласно докладу Управления связи НКВМФ, «английские приборы типа “Асдик” по своим тактико-техническим данным значительно превосходят аналогичные отечественные приборы типа “Тамир”»⁵¹. Преимущество британских гидролокаторов перед советскими заключалось в их обтекателе, который уменьшал помехи и давал возможность искать подводные лодки противника на ходу противолодочного корабля со скоростью до 16 узлов. Кроме того, они имели ряд счётно-решающих устройств, значительно облегчавших процесс обнаружения подводных лодок и применения против них оружия⁵². Но все попытки наших специалистов скопировать «Асдик» длительное время

⁴⁵ Морозов М.Э. Указ. соч. № 3. С. 40.

⁴⁶ Платонов А.В. Указ. соч. С. 609, 611, 612.

⁴⁷ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 560, л. 47.

⁴⁸ Супрун М.Н. Значение северных конвоев в организации военно-экономического сотрудничества СССР и союзников в 1941–1945 гг. // Управленческое консультирование. 2005. № 2. С. 16.

⁴⁹ Ларинцев Р.И. Ленд-лизские поставки на Северный флот... С. 268.

⁵⁰ Морозов М.Э. Указ. соч. № 3. С. 38–39.

⁵¹ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 121, л. 113.

⁵² Платонов А.В. Указ. соч. С. 613.

оказывались тщетными – в СССР не было кварца для излучателей и машин высокой частоты⁵³. И только в конце войны советский ВПК сумел наладить в незначительных количествах выпуск гидроакустической станции «Тамир-9», приближавшейся по параметрам к принятым по ленд-лизу зарубежным аналогам⁵⁴.

С развёртыванием активных боевых действий производство тралов в СССР оказалось в тяжелейшем положении по причине начавшейся срочной эвакуации заводов-изготовителей противоминного оборудования. Также в 1941 г. советский флот столкнулся с серьёзным кризисом в связи с отсутствием в его распоряжении неконтактных тралов. Именно поэтому все оперативные соединения РККФ не могли противостоять новейшим образцам магнитных и акустических мин, широко применявшихся немцами с первых часов вторжения в СССР. Несмотря на то что отечественный ВПК в ходе войны всё же изготовил собственные модели неконтактных тралов, их характеристики в целом не отвечали требованиям советского ВМФ. Кроме того, запущенное в Советском Союзе серийное производство электромагнитных тралов изначально лимитировалось слабыми возможностями смежных отраслей, поставлявших комплектующие (кабель, дизельгенераторы, плавсредства). Столь же ограниченным долгое время оставался и выпуск акустических тралов, аналогично нуждавшийся в своевременных поставках элементной базы – корпусов, вибраторов, электромолотков и проч.⁵⁵

Крайне напряжённая ситуация, сложившаяся со снабжением советских ВМС современными тральными средствами, заставила руководство НКВМФ обратиться за помощью к Великобритании и США⁵⁶. В результате предпринятых сторонами мер в 1941–1945 гг. ВМФ Советского Союза принял на вооружение из внешних источников 87 акустических, 44 электромагнитных, три береговых, 10 речных и пять контактных тралов «Оропеза»⁵⁷, причём значительная часть этих противоминных комплектов (77 акустических, 13 электромагнитных и пять контактных) поступила в СССР по программе ленд-лиза в течение первых двух лет Великой Отечественной войны⁵⁸. Такая союзническая поддержка ещё в 1941–1942 гг. позволила организовать борьбу с минной угрозой, а в дальнейшем модернизировать имевшиеся собственные образцы, потому что завезённая из-за границы тральная аппаратура намного превосходила все советские устройства по своим важнейшим параметрам и являлась отчасти новым видом трального оборудования, ранее не состоявшего на вооружении РККФ⁵⁹.

В начале войны ВМС СССР столкнулись с немалыми трудностями при решении вопроса поддержания боевой готовности своих подводных лодок в результате свёртывания выпуска аккумуляторных батарей предприятиями, находившимися в процессе эвакуации. Из-за недостаточного поступления в распоряжение ВМФ новых аккумуляторов участились случаи постановки лодок на прикол⁶⁰. Первое время выходили из такого положения, главным образом, за счёт изъятия пригодных к эксплуатации акбатарей с недостроенных субмарин

⁵³ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 121, л. 114.

⁵⁴ Ларинцев Р.И. Ленд-лиз для ВМФ СССР... С. 99.

⁵⁵ Золотарёв В.А. Указ. соч. С. 267–268, 272.

⁵⁶ Зимонин В.П., Золотарёв В.А., Козлов И.А., Шломин В.С. История флота государства Российского. В 2 т. Т. 2. М., 1996. С. 43.

⁵⁷ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 320, л. 5.

⁵⁸ Там же, д. 126, л. 1044.

⁵⁹ Там же, д. 321, л. 4–5; РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 553, л. 11.

⁶⁰ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 321, л. 6.

и их передачи в адрес действующих флотов⁶¹, но уже со второго года войны в страну по ленд-лизу стали завозить английские, а затем и американские аккумуляторные батареи. Всего было поставлено 83 комплекта, 50 из которых прибыло в СССР в 1942–1943 гг.⁶² Тем самым при помощи союзников удалось преодолеть самый сложный период в истории отечественного подводного флота и обеспечить функционирование советских подлодок соответствующей материальной базой⁶³.

Важнейшим источником восполнения потерь корабельного состава советских флотов в период стратегического наступления Красной армии 1943–1945 гг. стал подъём затонувших судов и их возвращение в строй⁶⁴. Вместе с тем развернувшиеся в морских и речных бассейнах ближе к концу войны аварийно-спасательные работы не были подкреплены соответствующим количеством водолазного оборудования отечественного производства. Советский Союз получил его по ленд-лизу: водолазные станции, установки подводного освещения, судоподъемные понтоны, pistolsеты пробивного действия, различные насосы и компрессоры⁶⁵. Благодаря этой помощи осуществили подъём Таллиннского и Николаевского плавдоков, турбоэлектрохода «И. Сталин», немецкого крейсера «Зейдлиц», десятков других кораблей и судов⁶⁶. В связи с этим в Инженерном управлении НКВТ всегда отмечали высокое качество импортного судоподъемного оборудования, эффективно использовавшегося в ходе спасательных работ и сыгравшего большую роль при очищении фарватеров⁶⁷.

Таким образом, поставки по ленд-лизу вооружения и оборудования из Великобритании и США в адрес флота Советского Союза во время Великой Отечественной войны стали ценным дополнением к снабжению РККФ средствами борьбы отечественного производства. Подавляющее их большинство быстро нашло применение на различных театрах военных действий в сложившихся условиях слабости индустриальной базы советского судостроения и способствовало модернизации ряда собственных, весьма несовершенных, технологий. Вместе с тем при оценке реального вклада трёхстороннего сотрудничества стран-участниц антигитлеровской коалиции в поддержание боеспособности советских флотов всегда необходимо учитывать факт слишком неравномерного по времени завоза в страну наиболее важных категорий морских «оборонных материалов». Вплоть до развёртывания их полномасштабного экспорта в СССР на рубеже 1943–1944 гг. исключительно важную роль в материально-техническом обеспечении НКВМФ играли накопленные до войны запасы⁶⁸, которые помогли советскому флоту пережить самый драматичный период в его новейшей военной истории. И только по мере исчерпания отечественных резервов и развития экономических отношений внутри «Большой тройки» англо-американский военно-морской ленд-лиз занял со временем достойное место среди всех источников усиления советских ВМС на завершающем этапе Великой Отечественной войны.

⁶¹ Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Советский подводный флот 1922–1945 гг.: о подводных лодках и подводниках. М., 2006. С. 751.

⁶² Подсчитано по: РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 562, л. 22, 28.

⁶³ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 321, л. 6.

⁶⁴ Золотарёв В.А. Указ. соч. С. 244.

⁶⁵ ЦВМА, ф. 928, оп. 3, д. 321, л. 6.

⁶⁶ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои... С. 319.

⁶⁷ РГАЭ, ф. 413, оп. 9, д. 560, л. 49.

⁶⁸ Золотарёв В.А. Указ. соч. С. 351.