



УДК 78.75.39.34

Ю. Г. Сопин

**МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФЛОТ США  
В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОСТАВОК ПО ЛЕНД-ЛИЗУ  
В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ И СССР В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ:  
ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ И МАРШРУТЫ ПЕРЕХОДОВ**

56

*Исследуются вопросы формирования и реализации программы строительства морского транспортного флота в США в годы Второй мировой войны для оказания военно-экономической помощи странам антигитлеровской коалиции – Великобритании и СССР. Рассматриваются основные маршруты передвижения судов из США и Великобритании в СССР в рамках программы ленд-лиза.*

*This article focuses on the formation and implementation of the programme of development of US fleet during World War II for providing military and economic support to the anti-Hitler coalition – Great Britain and the USSR. The author considers the most typical projects of marine transport vessels built at US shipyards, the main routes of travel from the USA and Great Britain to the USSR in the framework of the end-lease programme.*

**Ключевые слова:** Соединенные Штаты Америки, Великобритания, Союз Советских Социалистических Республик, ленд-лиз, судостроительная промышленность, морские транспортные суда, маршруты перехода, Мурманск, Архангельск, Молотовск.

**Key words:** United States of America, Great Britain, Union of Soviet Socialist Republics, lend-lease, shipbuilding industry, marine transport, travel routes, Murmansk, Arhangelsk, Molotovsk.

Осуществление поставок из США в Великобританию и Советский Союз в силу известных географических условий было возможно только морским путем (за исключением использования отдельных типов самолетов), при этом расстояние от Нью-Йорка до Мурманска (самого близкого порта СССР) составляло 4,5 тыс. миль, а от США до Великобритании – около 3 тыс. миль.

К зиме 1940 г. Великобритания, внешние морские коммуникации которой находились под постоянными ударами подводных лодок Германии, грозившими уничтожить ее торговый тоннаж [1], даже с учетом закупки в США около 80 транспортных судов общим водоизмещением около 750 тыс. тонн, остро нуждалась в морских транспортных средствах. В связи с этим президент Ф. Рузвельт заявил, что «в настоящее время возможности нацистов топить торговые суда в три с лишним раза превосходят возможности английских верфей их заменять и в два с лиш-



ним раза — совокупный англо-американский выпуск торговых судов» (американская судостроительная промышленность находилась практически в состоянии «размораживания» после Великой депрессии — за 1936 г. было построено 2 судна, за 1939 г. — 28, а в 1940-м — 53) [2, с. 134].

К зиме 1940/41 г. представители Великобритании заключили в США контракты на создание двух верфей — в Портленде (штат Мэн) и Ричмонде (штат Калифорния), рассчитанных на постройку 30 судов (на каждой) в год. Стоимость сделки оценивалась в 17 млн долларов. Англичане готовы были заказать на этих и иных верфях суда на сумму 87 млн долларов, однако с условием, что они будут строиться по английским проектам, но по американским технологиям массового производства (многие из идей такого рода сотрудничества легли в основу создания знаменитого проекта «Либерти» — морского транспорта водоизмещением около 10 тыс. тонн. Кстати, 40 судов этого типа в ходе войны были переданы Советскому Союзу и до конца 70-х гг. прошлого столетия интенсивно эксплуатировались в составе Министерства Морского флота СССР) [3, с. 303–340].

Первая проработка американской судостроительной программы для обеспечения поставок по ленд-лизу началась в феврале 1941 г., когда Морская комиссия США разработала программу, предусматривающую строительство 200 морских судов. В дополнение 14 апреля этой же комиссией было выделено 550 млн долларов для строительства еще и 227 океанских судов (112 из них были типа «Либерти»). Однако результаты этой программы стали видны только после нападения японцев на корабли американского Тихоокеанского флота в Пёрл-Харборе (7 декабря 1941 г.) и окончательного вступления США во Вторую мировую войну.

В годы Второй мировой войны американская судостроительная программа неоднократно корректировалась в сторону расширения, пока Ф. Рузвельтом не была поставлена цель — к концу 1944 г. произвести кораблей и судов общей грузоподъемностью в 50 млн тонн. К этому времени американская судостроительная промышленность, набравшая исключительно высокие темпы производства, имела возможность выполнить столь крупномасштабную задачу, и она была решена (рис.) [2, с. 135–136]. Это подтверждает доклад военно-морскому министру США Д. В. Форрестолу по итогам боевых действий за последний год Второй мировой войны: «...за 12 месяцев, начиная с 1 июня 1944 года, через океан в порты Соединенного Королевства (Великобритании) прибыли 7157 торговых судов общим тоннажем более 50 млн тонн. Охранение этих судов и обеспечение их военными командами были главной задачей американского флота при ведении войны в Европе. Противолодочная кампания, а также совместная англо-американская система конвоев в значительной степени обеспечили устойчивость жизненно важных морских перевозок, которые были необходимы для успешного наступления...» [4, с. 562].

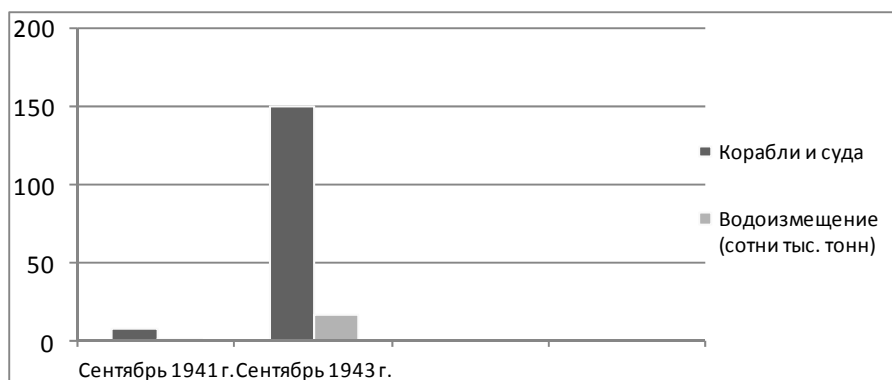


Рис. Темпы роста ежемесячного производства морских транспортных судов судостроительной промышленностью США в годы Второй мировой войны

Перспектива доставки в СССР грузов больших объемов и различной номенклатуры потребовали пересмотра возможных вариантов направления грузопотоков как в северные, так и тихоокеанские порты Советского Союза (существовал еще и «иранский» вариант поставок СССР, однако боевые корабли и катера для ВМФ СССР этим маршрутом не поставлялись).

Самым коротким (и самым удобным до определенного времени) был северный маршрут: из США через Великобританию или Исландию в порты Мурманск (незамерзающий) и Архангельск (замерзающий) суда доходили за 10–12 суток. Однако уже к августу 1941 г. линия советско-германского фронта на севере проходила примерно в 40–50 км от Мурманска, при этом как город, так и порт постоянно подвергались атакам авиации противника, что грозило уничтожением транспортов и, соответственно, перевезенных ими грузов. Ход боевых действий на Севере показал, что только от действий авиации противника (бомбардировки и минные постановки) в порту и Кольском заливе было потоплено 5 и повреждено 11 транспортов и кораблей из состава союзных конвоев без учета кораблей и судов, погибших на переходе морем и вернувшихся в порты по причине повреждений (табл.).

**Корабли и суда союзных конвоев, потопленные и поврежденные в порту Мурманск в 1942–1943 гг. [5, с. 400–412]**

Дата	Тип и название судна	Состояние судна	Место затопления или повреждения
24.03.1942	Транспорт «Lancaster Castle»	Повреждено	Мурманск
03.04.1942	» «New Westminster City»	Повреждено, село на грунт	»
03.04.1942	» «Tobruk»	Село на грунт	»
03.04.1942	» «Empire Starlight»	Повреждено	»



Окончание табл.

Дата	Тип и название судна	Состояние судна	Место затопления или повреждения
15.04.1942	Транспорт «Empire Starlight»	Повреждено	Мурманск
15.04.1942	» «Lancaster Castle»	Село на грунт	»
15.05.1942	» «Yaka»	Повреждено	»
18.05.1942	» «Deer Lodge»	»	»
01.06.1942	» «Empire Starlight»	Потоплено	»
03.06.1942	» «Steel Worker»	Потоплено (мина)	Кольский залив
21.06.1942	» «Alcoa Cadet»	То же	То же
24.06.1942	Тральщик «Gossamer»	Потоплено	»
12.02.1943	Британский транспорт «?»	Повреждено	Мурманск
26.02.1943	Транспорт «Empire Portia»	»	Кольский залив
13.03.1943	» «Ocean Freedom»	Потоплено	Мурманск
13.03.1943	» «Empire Kinsman»	Повреждено	»

59

Более безопасными в то время среди северных портов СССР были Архангельск и его город-спутник Молотовск (сейчас Северодвинск), которые кроме сложностей с проводкой судов в зимних (ледовых) условиях имели ряд «проблемных мест» с точки зрения обеспечения обработки крупнотоннажных судов: одновременно они не могли принять под разгрузку более 5 судов с осадкой до 18 футов; не были они приспособлены для разгрузки габаритных грузов (танков, локомотивов и т.п.) — работали всего два плавучих крана грузоподъемностью 50 и 25 тонн; малой была пропускная способность и Архангельского железнодорожного узла [6, с. 242]. Эти трудности в кратчайшие сроки и с американской технической помощью взялось устранить советское руководство.

Тихоокеанский маршрут (до вступления в войну Японии) считался самым безопасным, но в то же время несколько проблематичным — кроме значительной протяженности морских коммуникаций он был значительно удален от фронта. Все тихоокеанские порты (Владивосток, Находка, Нагаево, Николаевск, Петропавловск) «страдали теми же болезнями», что и мурманские: могли принимать для обработки ограниченное число судов (всего до 25 одновременно), часть из них (Находка, Петропавловск) не имели выхода к железной дороге, были малоглубинными (Посьет), замерзали зимой (Нагаево). Но самой главной проблемой являлась Транссибирская железная дорога: в случае проблем (диверсии и т.п.) на трассе многомиллионные грузы могли надолго «застрять» на бескрайних просторах Сибири... [7, с. 29]. К тому же со вступлением Японии в войну (7 декабря 1941 г.) перевозка грузов из США в Советский Союз по тихоокеанскому маршруту на судах под американским флагом стала невозможна, а отечественный морской транспортный флот на Дальнем Востоке был достаточно малочисленным и имел невысокую с точки зрения состояния механизмов и технических средств степень готовности к выполнению такого рода операций.

Однако других маршрутов для поставки по ленд-лизу (хотя теоретически возможен был еще и Северный морской путь, но он не подо-



дил из-за исключительной сложности как по условиям района, так и по организации, в том числе обеспечению ледоколами) союзники не имели, поэтому приходилось использовать те, что можно было совместными усилиями достаточно быстро приготовить к приему, обслуживанию и ремонту судов, совершавших переходы с грузами по программе ленд-лиза.

В ноябре 1941 г. в США была сделана первая попытка отправить судно с грузами для СССР через Персидский залив, однако состояние портов и наземных коммуникаций Ирана было настолько плохим, что говорить об оказании существенной помощи через «южный маршрут», по крайней мере в течение года, не приходилось [2, с. 198–199]. Впрочем, поставки кораблей для ВМФ СССР этим маршрутом и не осуществлялись.

### Список литературы

1. Блэйр К. Подводная война Гитлера. Охотники. 1939–1942 : в 2 т. М., 2001.
2. Стеттиниус Э. Ленд-лиз — оружие победы // Загадки ленд-лиза. М., 2000.
3. Бережной С. С. Флот СССР: корабли и суда ленд-лиза : справочник. СПб., 1994.
4. Роско Т. В схватке с волчьими стаями. Эсминцы США: война в Атлантике. М., 2004.
5. Зефиров М., Дёгтев Д., Баженов Н. Тени над заполярьем. Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. М., 2008.
6. Папанин И. Д. Лед и пламень. М., 1977.
7. Супрун М. Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945. М., 1997.

### Об авторе

Юрий Григорьевич Сопин — д-р военных наук, проф., Военный учебно-научный центр Военно-морского флота «Военно-морская академия имени адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова» (филиал), Калининград.

E-mail: sopin\_62@mail.ru

### About author

Prof. Yury Sopin, Admiral N. K. Kuznetsov Naval Academy Military Training Centre (Kaliningrad branch).

E-mail: sopin\_62@mail.ru