УДК 33(091)

ОРГАНІЗАЦІЯ ПОСТАВОК СОЮЗНИКІВ ЗА СИСТЕМОЮ ЛЕНД-ЛІЗУ ЧЕРЕЗ ІРАН ПІД ЧАС ІІ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

О. А. Фрадинський
(Державний науково-дослідний інститут митної справи, м. Хмельницький)

Досліджено питання забезпечення поставок військової техніки, стратегічних матеріалів, товарів подвійного призначення, продовольства урядами Великобританії та США для СРСР за системою ленд-лізу через Іран в рамках виконання своїх союзних зобов'язань. Охарактеризовано питання організації митного забезпечення ленд-лізу на ірано-радянському кордоні.

Ключові слова: *ІІ Світова війна; Іран; США; Великобританія; СРСР; ленд-ліз; вантаж; транспортний коридор; митниця*.

In the article the issue of supply of military equipment and strategic materials, dual-use goods, food and US governments of Great Britain to the Soviet Union for the lend-lease system by Iran within the framework of their union obligations. The analysis of military-political conditions providing the Iranian transit investigated its impact on future military and economic situation on the Soviet-German front. Overview logistical support in issues of Iran's transport infrastructure (ports, roads and railways), replenishment of rolling stock. Characterized question of customs to ensure lend-lease to the Soviet-Iranian border.

Key words: *World War II; Iran; USA; United Kingdom; USSR; the Lend-Lease; cargo; transport corridor; customs.*

Постановка проблеми. "Білою плямою" на карті сучасної історичної науки України залишається питання вивчення організації військово-економічної співпраці країн антигітлерівської коаліції, відомої під назвою ленд-лізу. Ми можемо говорити про спроби дослідження цього явища вітчизняними науковцями в цілому, проте окремі аспекти наукового пошуку у сфері ленд-лізу (його військово-політичний супровід, маршрути, номенклатура поставок тощо) носять, на жаль, епізодично-фрагментарний характер.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Джерельну базу щодо дослідження іранського маршруту ленд-лізу умовно можна поділити на 4 основні групи – нормативно-правову; військову мемуаристику; історико-публіцистичну та наукову.

Першу групу джерел формують директиви [1] та накази [2] Ставки Верховного Головнокомандування, що регламентували питання військової інтервенції радянських

© О. А. Фрадинський, 2015

[1] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.istmira.com/knigi-vtoraya-mirovaya-vojna/11/11/page/44/Russkiy-arhiv--Velikaya-Otechestvennaya--Stavka-VGK--Dokumentyi-i-R89-materialyi-.html

[2] Приказ об организации перегона импортных машин из г. Джульфы в г. Орджоникидзе от 3 апреля 1943 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://lib.rin.ru/doc/i/47396p58.html

військ в Іран у 1941 р. та питання організації ленд-лізу за південним маршрутом. Військова мемуаристика представлена спогадами радянських військовослужбовців, які в період ІІ Світової війни були тією чи іншою мірою залучені до забезпечення та здійснення союзницьких поставок через Іран. Серед найвагоміших джерел зазначеної групи варто виокремити генеральські мемуари В. Абрамова [3], М. Казакова [4], С. Штеменка [5], а також спогади ветеранів-фронтовиків на інтернет-ресурсі "Я помню" [6]. Для джерел історичної публіцистики характерний виклад матеріалу в науково-пізнавальному стилі. Цікавим фактом є те, що перша така публікація, яка стосувалася питань організації ленд-лізу, побачила світ ще у 1944 р. Її автором став Едвард Стеттініус – американський промисловець, який у 1941–1943 рр. обіймав у США посаду адміністратора програми ленд-лізу, а з 1944 р. продовжив кар'єру на посаді Державного секретаря при президентах Рузвельті та Трумені. Російський переклад цієї праці було опубліковано в 2000 р. [7] Серед наших сучасників варто виокремити історичні розвідки Ю. Вараксіна [8], В Котельникова [9], С. Лаврєнова [10], А. Орішева [11], А. Чічкіна [12], О. Широкорада [13]. До четвертої групи належать наукові праці (монографії, статті), у яких ґрунтовно аналізуються питання формування політичних, військових та економічних передумов для Іранського маршруту лендлізу [14], його розбудови [15], організації матеріально-технічного забезпечення [16] та логістики [17].

Мета статті – дослідження військових, політичних, економічних та логістичних аспектів здійснення поставок за системою ленд-лізу для СРСР союзниками через Іранський коридор у період 1941–1945 рр.

Виклад основного матеріалу. Питання про використання Трансіранського (Перського) маршруту постало 22 червня 1941 р., коли на зустрічі заступника народного комісара іноземних справ А. Вишинського з тимчасово повіреним у справах Великобританії в СРСР Г. Баггалеєм останній заявив про готовність уряду Великобританії надати допомогу радянській стороні через порти Далекого Сходу та Перської затоки.

[3] *Абрамов В.* На ратных дорогах. – М. : Воениздат, 1962.
[4] *Казаков М.* Над картой былых сражений. – М. : Воениздат, 1971.
[5] *Штеменко С. М.* Генеральный штаб в годы войны. – М. : Воениздат, 1989.
[6] Я помню [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.iremember.ru/
[7] *Стеттиниус Э.* Ленд-лиз – оружие победы. – М. : Вече, 2000.
[8] *Вараксин Ю., Кириченко А., Анучкина А.* История военных сообщений на морском и внутреннем водном транспорте. – М. : МО России, 2004.
[9] *Котельников В. Р.* "Аерокобра". Американский истребитель для сталинских соколов.– М. : ВЭРО Пресс; Яуза; Эксмо, 2010.
[10] *Лавренов С. Я., Попов И. М.* Советский Союз в локальных войнах и конфликтах. – М. : ООО "Издательство АСТ"; ООО "Издательство Астрель", 2003.
[11] *Оришев А. Б.* В августе 1941. – М. : ООО "Издательский дом "Вече", 2011.
[12] *Чичкин А.* Неизвестые союзники Сталина. 1940–1945 гг. – М. : Вече, 2012.
[13] *Широкорад А.* Персия-Иран. Империя на Востоке. – М. : Вече, 2010.
[14] *Монин С. Д.* Ленд-лизовский транзит через Иран и Каспий в 1941–1942 годах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://eurasian-defence.ru/node/6540
[15] *Барятинский М.* Ленд-лиз: маршруты, объемы и долг // Военно-промышленный курьер. – 2011. – № 8. – С. 4–5.
[16] *Бутенина Н.* Ленд-лиз: сделка века. – М. : Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004.
[17] *Вайнер Б. А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – М. : Воениздат, 1989.

Вже 28 червня 1941 р. народний комісар зовнішньої торгівлі Анастас Мікоян обговорив із англійським послом Кріппсом пропускну здатність Трансіранської залізниці, шосейних доріг та портів. Переговори, розпочаті з Іраном, показали, що останній не проти організації транзиту через свою територію вантажів, проте наголошував на своєму нейтральному статусі та категорично виступав проти транспортування військової техніки та озброєнь – а це значно знижувало привабливість перевезень іранським маршрутом.

19 серпня 1941 р. Черчілль у листі Сталіну підтвердив свій намір усіляко підтримувати південний маршрут поставок озброєння та вантажів до Радянського Союзу: "Я надаю великого значення питанням відкриття наскрізного шляху з Перської затоки до Каспію не тільки залізницею, але й автомобільною магістраллю, до побудови якої ми сподіваємося залучити американців з їх енергією та організаційними здібностями" [18].

Для вирішення питань організації перевезень Радянським Союзом та Великобританією було вирішено ввести війська до Ірану. Формальною зачіпкою для цього стала диверсійна та розвідувальна активність німецької розвідки на території Ірану. В радянсько-перському договорі 1921 р. зазначалося, що якщо з боку третіх країн будуть мати місце спроби шляхом озброєного втручання здійснювати на території Персії (Ірану) загарбницьку політику або перетворити територію Персії в базу для військових виступів проти Росії або союзних їй держав, то це стане підставою для введення військ на територію Персії. В дипломатичній ноті, врученій у Тегерані 25 серпня 1941 р., від імені урядів СРСР та Великобританії зазначалося, що підривна діяльність німецьких диверсійних груп набула загрозливого характеру й має на меті втягнення Ірану до військових дій проти СРСР. Тому, зважаючи на договір від 1921 р. та з метою самозахисту, в Іран будуть введені радянські війська.

Спільні британсько-радянські військові дії з 25.08. по 17.09.1941 р. в історію ІІ Світової війни ввійшли під назвою "Операція "Злагода" (Operation Countenance). 23 серпня 1941 р. у війська було надіслано директиви Ставки Верховного Головнокомандування (СВГ) за № 001196 (для військ Середньоазіатського військового округу) та № 001197 (для військ Закавказького військового округу), підписані Й. Сталіним та начальником Генерального Штабу Б. Шапошниковим [19].

В преамбулах директив зазначалося, що "з метою убезпечення наших кордонів від диверсій з боку німців, які здійснюють свою діяльність під прикриттям іранського уряду, а також для того, щоб попередити вилазки іранських військ проти наших кордонів, радянський уряд на підставі статті 6 Радянсько-Іранського договору 1921 року, в силу якого радянський уряд має право ввести війська в Іран, якщо поведінка іранського уряду буде створювати загрозу для СРСР, постановив ввести війська на територію Ірану".

Першою директивою формувалася 53-тя окрема Середньоазіатська армія (командуючий – генерал-майор С. Г. Трофименко, начальник штабу – генерал-майор М. І. Казаков) у складі 58-го гірськострілецького та 4-го кавалерійського корпусів; 68-го, 83-го гірськострілецьких та 238-ї стрілецької дивізій; 39-ї, 44-ї кавалерійських та 18-ї гірськокавалерійської дивізій. До речі, 83-тя гірськострілецька дивізія восени

[18] *Чичкин А.* Неизвестые союзники Сталина. 1940–1945 гг. – С. 27.

[19] Русский архив: Великая Отечественная: Ставка ВГК. Документы и материалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.istmira.com/knigi-vtoraya-mirovaya-vojna/11/11/page/44/Russkiy-arhiv--Velikaya-Otechestvennaya--Stavka-VGK--Dokumentyi-i-R89-materialyi-.html

1943 р. за свої військові заслуги була перетворена у 128-му гвардійську Туркестанську гірськострілецьку дивізію, правонаступницею якої в наш час є 128-ма окрема гвардійська гірсько-піхотна Туркестансько-Закарпатська двічі Червонопрапорна бригада Сухопутних військ Збройних Сил України (м. Мукачеве).

Завданням 53-ї армії було: утримувати державний кордон, а після зосередження військових частин у прикордонних районах, зранку 27.08.1941 р., перейти кордон з Іраном і до 01.09.1941 р. зайняти Горган, Бендер-Гязь, Шахруд, Новий Кучан, Мешхед, Себзевар. У подальшому – бути готовими до наступу на Тегеран. У випадку збройного спротиву з боку іранських військ – знищити війська та матеріальну частину ворога, не допускаючи їх відходу на Тегеран.

Директивою за № 001197 передбачалося створення на базі Закавказького військового округу Закавказького фронту (командуючий фронтом – генерал-лейтенант Д. Т. Козлов, начальник штабу – Ф. І. Толбухін (майбутній командувач 3-м та 4-м Українськими фронтами). До складу фронту ввійшли 4 загальновійськові армії (44-та, 45-та, 46-та, 47-ма), частини протиповітряної оборони, Каспійська військова флотилія (командуючий – контр-адмірал Ф. С. Сєдєльніков), Батумська військово-морська база. До інтервенції в Іран залучалися сили 44-тої (20-та і 77-ма гірськострілецькі дивізії; 17-та кавалерійська дивізія; окремі моторизовані, зенітно-артилерійські, саперні, авіаційні полки) та 47-мої (63-тя, 76-та гірськострілецькі і 236-та стрілецька дивізії; 6-та і 54-та танкові дивізії, 1-ша і 23-тя кавалерійські дивізії, артилерійські підрозділи великої потужності) армій.

Завданнями Закавказького фронту було: на ранок 25.08.1941 р. силами 47-ої та 44-ої армій перейти кордон з Іраном і до 27.08.1941 р. зайняти райони Дільман, Тебріз, Ардебіль. У подальшому бути готовими до наступу у напрямку Урмії, Мехабада, Міане, Казвіна, Рудесара. У випадку збройного спротиву з боку іранських військ – знищити війська та матеріальну частину ворога, не допускаючи їх відходу на південь. На лінії головного удару просувалася потужніша 47-ма армія. З метою недопущення резервів ворога силами 105-го гірськострілецького полку передбачалася висадка морського десанту в районі Хеві. Для захоплення перевалів, мостів, порушення ліній зв'язку в іранському тилу здійснювалася висадка невеликих повітряних десантів.

До складу британського експедиційного корпусу ввійшли як власне збройні сили метрополії, так і колоніальні війська (5-та піхотна дивізія; 9-та танкова і 21-ша піхотна бригади; 13-й уланський полк, 6-та, 8-ма та 10-та індійські піхотні дивізії і кораблі військово-морських сил Великобританії та Австралії). На ранок 25.08.1941 р. канонерський човен англійських ВМС "Шорхем" атакував морську гавань Абадана і потопив корабель іранської берегової охорони "Паланг". У цей же день англійські війська перейшли в наступ у напрямку Басра, Дізфуль, Ханекін, Керманшах. Британські союзники зайняли південно-західні території та порти в Перській затоці.

На жаль, достовірних даних про втрати сторін (безповоротні та санітарні) у фаховій літературі не наводиться, проте історики, які досліджували це питання, сходяться на думці, що вони були відносно невеликі в усіх сторін конфлікту й оцінюють їх від кількох десятків до кількох сотень у військах союзників-інтервентів та до тисячі бійців у лавах іранської армії. Наводяться дані про втрати кількох літаків Радянським Союзом та 2 військових кораблів Іраном. Основних втрат війська СРСР зазнали в результаті хвороб (близько 4000 солдат було евакуйовано в Союз) та внаслідок нещасних випадків

(за час проведення операції було зафіксовано 15 катастроф та 18 аварій за участю радянських військових) [20].

На початку вересня 1941 р. між СРСР, Великобританією та Іраном було укладено угоду, що передбачала розміщення радянських та британських військ в Ірані. У січні 1942 р. на основі цієї угоди було підписано союзний договір між вищезазначеними країнами, в якому СРСР та Великобританія зобов'язувалися поважати територіальну цілісність, суверенітет Ірану та надавати йому захист у разі військової загрози та економічну допомогу. Було передбачено можливість створення військових баз на території Ірану та використання його транспортної інфраструктури в цілях антигітлерівської коаліції. Виведення військ повинно було відбутись не пізніше 6 місяців після закінчення військових дій з Німеччиною [21].

Про особливу роль, яку відводив введенню військ в Іран Радянський Союз, свідчить той промовистий факт, що на фоні невдач на Західному напрямку (на кінець серпня 1941 р. було здано Вільнюс, Мінськ, Ригу, Таллін, Новгород, Смоленськ, німецькі війська вийшли до Дніпра в районі Дніпропетровська та Запоріжжя, тривала оборона Києва та Одеси) Ставка Верховного Головнокомандування вважала за доцільне виділити 5 загальновійськових кадрових армій (близько 250 тис. бійців, 500 військових літаків) для здійснення та забезпечення інтервенції в Іран.

Говорячи про вигоди, що отримували союзники в результаті введення військ до Ірану, історики найчастіше виокремлюють таке:

– захист нафтових районів та нафтопереробних заводів у Радянському Азербайджані та на території Ірану. В 1940 р. близько 70 % радянської нафти видобувалось у районі м. Баку та 25 % – в районі міст Грозний та Майкоп;

– встановлення контролю над територіями, що згодом перетворилися на військово-промисловий район союзників та транспортний коридор для ленд-лізу за південним маршрутом;

– ліквідація небезпеки посилення пронімецьких сил у Ірані та протидія Туреччині у випадку її можливого залучення в ІІ Світову війну на стороні Гітлера.

У цілому, погоджуючись із думкою фахівців, слід наголосити ще й на винятковому значенні іранського ленд-лізу у битві за Кавказ (літо 1942 – осінь 1943 рр.). Адже після захоплення німецькими військами Ростова-на-Дону для сполучення з європейською частиною Росії залишалося два основні шляхи: водний через Волгу та Каспій і залізничне сполучення по лінії Сальськ-Сталінград. Після падіння Сальська та виходу Вермахту до Волги в районі Сталінграду влітку 1942 р. катастрофічно ускладнилось постачання радянських військ на Кавказі живою силою та військовою амуніцією, які комплектувалися та вироблялися на території Росії. Ось у цих умовах ленд-ліз через Перський коридор і відіграв своє винятково важливе значення – літаки і танки, бронетранспортери і автомобілі, озброєння, обмундирування, продукти харчування, пальне найшвидшим із можливих шляхів забезпечили боєздатність та перемогу Радянської Армії та Чорноморського флоту. Адже програш радянських військ у битві за Кавказ означав би втрату радянського Закавказзя й наростання антирадянських настроїв серед народів Кавказу, загибель або захоплення кораблів Чорноморського флоту, втрату нафтових родовищ у районі Баку та вихід німецьких військ до іранської нафти, вступ у

[20] *Оришев А. Б.* В августе 1941. – С. 109.
[21] *Чичкин А.* Неизвестые союзники Сталина. 1940–1945 гг. – С. 28.

війну Туреччини тощо. Під час битви за Кавказ частка ленд-лізівської техніки в радянських танкових військах сягнула 70 %.

Іранський коридор став не лише маршрутом для перевезення вантажів військового призначення, але й відіграв вагому роль у переміщенні військових з'єднань. Влітку 1942 р. із Середньої Азії в Іран було перебазовано так звану "армію Андерса" – сформовані на території СРСР військові частини з солдат польської національності, які після початку ІІ Світової війни опинилися на території Союзу [22]. Польські війська у своєму складі нараховували близько 70 тис. осіб та планувалися для використання в охороні нафтових родовищ та військових комунікацій в Ірані, проте згодом їх було перетворено у 2-й Польський корпус Британської армії та використано в бойових діях в Італії (битві при Монте-Касіно, взятті Болоньї тощо).

Стратегічні вантажі з США прямували в порти Перської затоки (Басру, Хоремшахр, Абадан) кількома шляхами: Панамський канал – Тихий океан – Нова Зеландія – Австралія – Індійський океан – Іран; Атлантичний океан – мис Доброї Надії – східне узбережжя Африки – Іран. Незважаючи на відносну безпечність цього маршруту, за весь час здійснення ленд-лізу через Іран в Індійському океані загинуло, в силу різних причин (міни, ворожі рейдери, погодні умови, навігаційні помилки), 27 суден, задіяних у перевезенні експортно-імпортних вантажів (23 американських, 3 британських, 1 радянське) [23].

Починаючи з кінця 1943 р., коли закінчилися бойові дії в Північній Африці і союзники висадилися в Італії, з'явилася можливість зменшити шлях транспортування завдяки маршруту Атлантичний океан – Гібралтар – Середземне море – Суецький канал – Червоне море – Іран. Тривалість перевезення вантажів до Ірану, залежно від обраного маршруту, складала від 50 до 110 днів [24]. Якщо восени 1941 р. щомісячно в СРСР через Іран доставлялось до 10 тис. тон вантажів, то вже через рік, у вересні 1942 р., обсяги поставок збільшилися до 40 тис. тон на місяць, а свого максимуму сягнули у січні 1943 р. – 51 тис. тон. Усього ж протягом війни по Трансіранському (Перському) маршруту було доставлено близько 24 % вантажів за системою ленд-лізу (близько 4,16 млн тон).

Єдиним портом на півдні Перської затоки, який міг безпроблемно приймати морські судна, була іракська Басра. В найкоротші терміни британцями було розбудовано порти Хоремшехр та Багдар-Шампур, поглиблено їх фарватери, адже через мілководдя океанські судна були змушені вставати під розвантаження вітрильними човнами, подеколи в 10 морських милях від берега. Після проведення реконструкції пропускна спроможність Багдар-Шампура зросла із 200 до 5000 тон на добу. В порту Хоремшахр було побудовано нову пристань із 7 причалами та кількакілометровими залізничними та автомобільними естакадами. На південному узбережжі Каспійського моря було суттєво реконструйовано порти Бендер-Шах і Пехлеві (вдвічі збільшено кількість причалів, побудовано нові автомобільні та залізничні під'їздні дороги, проведено днопоглиблювальні роботи, збільшено кількість портових кранів) [25].

---

[22] Русский архив: Великая Отечественная. Том 14 (3-1). СССР и Польша. – М.: ТЕРРА, 1994.

[23] Морской транспорт в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://pobeda.mintrans.ru/history/25017/

[24] *Бутенина Н.* Ленд-лиз: сделка века. – С. 112.

[25] *Монин С.Д.* Ленд-лизовский транзит через Иран и Каспий в 1941–1942 годах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://eurasian-defence.ru/node/6540

Було відкрито кілька авто- та авіаскладальних заводів, побудовано аеродроми, склади для перевалки вантажів. Для організації поставок через Трансіранський (Перський) коридор було побудовано автомагістраль, реконструйовано іранську залізницю, що з'єднувала узбережжя Каспійського моря та Перської затоки. Було поповнено рухомий залізничний склад – спочатку за рахунок індійських залізниць, а згодом за рахунок сотень дизельних локомотивів та тисяч вагонів і платформ англійського та канадського виробництва. Перші 48 паротягів та 400 вагонів з Англії було відправлено в Іран у вересні 1941 р. На весну 1942 р. пропускну здатність іранських залізниць було збільшено з 2 до 12 поїздів на добу в обидві сторони. Перші стратегічні вантажі через Іран надійшли до Радянського Союзу вже в листопаді-грудні 1941 р. – каучук із Сінгапура, олово з Малайзії, джут з Індії, свинець із Бірми та Австралії. Для забезпечення перевезень шосейними дорогами Комерційною корпорацією Великобританії восени 1941 р. було доставлено в Іран близько тисячі вантажних автомобілів [26].

Уже восени 1941 р. стало зрозумілим, що британці не в змозі забезпечити регулярні та повноцінні поставки через Іран. У зв'язку з цим до вирішення проблеми були залучені американські фахівці, які зайнялися плануванням та організацією доставки будівельної техніки і вантажних машин для будівництва автодоріг та рельсів, шпал, рухомого складу для будівництва і модернізації залізничних шляхів. Улітку 1942 р. організація функціонування Іранського коридору на основі домовленості між Черчіллем та Рузвельтом перейшла від Великобританії під патронат США, які мали набагато більші можливості та ресурси. Для контролю над поставками було спеціально створено Команду обслуговування Персидської затоки зі штаб-квартирою у Басрі.

Загальне командування експедиційними силами США в районі Перської затоки було покладено на генерал-майора Дональда Коннолі. Його заступниками з питань авто- та залізничних перевезень стали, відповідно, полковники Шінглер та Юнт. Про високу ефективність роботи американських фахівців свідчить те, що указом Президії Верховної Ради СРСР від 15 квітня 1944 р. велику групу військовослужбовців США в Ірані було нагороджено радянськими орденами та медалями, а головного організатора іранських поставок генерал-майора Д. Коннолі було відзначено орденом Суворова II ступеня. Урядом СРСР було високо оцінено і діяльність військових Великобританії – 23 травня 1944 р. відбулося нагородження 21 генерала, офіцера і рядового британських збройних сил в Ірані за успішне виконання завдань транспортування озброєння, матеріалів і продовольства в СРСР. Тоді орден Червоної Зірки отримав солдат англійської армії індус Г. Сінгх – за перевезення військових вантажів з Ірану в Закавказзя [27].

Для організації та забезпечення залізничних, автомобільних, морських та повітряних військових і транзитних перевезень в Ірані наказом СВГ від 17 червня 1942 р. № 00172 було створено Радянське транспортне управління в Ірані. На Управління було покладено такі завдання: здійснення контролю над діяльністю північних ділянок Трансіранської залізниці; управління будівництвом нових залізничних та шосейних доріг; здійснення контролю за автомобільним рухом на шосейних дорогах із встановленням комендатур та керівництво автомобільними перевезеннями радянських вантажів автомобільними батальйонами та орендованим приватним транспортом; контроль за роботою іранських портів на Каспійському морі та обслуговування радянських суден у Перській затоці; здійснення контролю за повітряними шляхами й аеродромами в Теге-

[26] *Стеттиниус Э.* Ленд-лиз – оружие победы. – С. 237–238.

[27] *Чепак В., Чепак Г.* Полководницькі ордени для бойових союзників // Дзеркало тижня. – 2010. – № 13. – С. 10.

рані, Пехлеві та Казвін; забезпечення охорони шляхів сполучень; координація перевезень британськими та іранськими транспортними організаціями.

Управління складалося з 4 відділів – залізничних доріг, шосейних доріг і автотранспорту, морського, повітряних шляхів сполучень. Його очолював начальник, який підпорядковувався безпосередньо начальнику Тилу Червоної Армії [28]. У штаті Управління працювало 1500 співробітників, із яких 775 осіб були громадянами СРСР – армійськими офіцерами, фахівцями з експлуатації військової техніки, залізничних та шосейних доріг, зберігання та транспортування боєприпасів та паливо-мастильних матеріалів [29].

На території СРСР перевезення вантажів забезпечували тилові підрозділи Закавказького, Північнокавказького і Туркестанського військових округів, Каспійські пароплавства – суховантажне "Каспфлот", нафтопаливне "Касптанкер" та нафторейдове "Каспрейдер" (на початок війни нараховували у своєму складі 36 суховантажних суден, 58 морських танкерів, 64 буксирних судна, близько 120 барж загальною вантажопідйомністю 432 тис. тон), Каспійська військова флотилія, порти Астрахані, Баку, Красноводська, Махачкали, Закавказька та Ашхабадська залізниці. Через порт Баку було здійснено перевалку 1,5 млн тон вантажів, через Красноводський порт – 660 тис. тон, 310 тис. тон – доставлено у порт Махачкали. У серпні 1942 р. Каспійську військову флотилію було переведено до складу діючої армії та, окрім забезпечення військових і господарських перевезень, було поставлено завдання протидесантної й протиповітряної оборони Астраханського морського рейду (найуразливіше місце в організації перевезень Волгою та Каспійським морем) і портів на західному узбережжі Каспійського моря. Адже тільки протягом 1942 р. авіацією ворога було атаковано 46 суден Каспійського торгового флоту, 14 із них було потоплено. При цьому військовими кораблями Каспійської флотилії було збито 6 німецьких літаків.

З метою збільшення обсягів перевезень вантажів транспортами каспійських пароплавств Наркоматом морського флоту було здійснено днопоглиблювальні роботи в каспійських портах Ірану – Бендер-шах, Ноушехр, Пехлеві, Бабольсер та Шахсевар. Зазначені роботи виконувалися суднами технічного флоту – земснарядами "Ленкорань" та "Бабушкин". Для координації будівельних робіт було створено "Будівельне управління на півдні Каспію". Вже у 1942 р. до перевезень залучалося 15 радянських суден, які транспортували близько 170 тис. тон транзитних військових вантажів. У 1943 р. обсяги перевалки вантажів за ленд-лізом через північні порти Ірану зросли до 900 тис. тон, для організації перевезення військових вантажів "Каспфлотом" було виділено 32 транспорти, які заборонялося використовувати для інших потреб. Щоденно в радянських каспійських портах "перероблялося" до 10 суден. Окрім транспортів, до перевезень на Каспійському морі залучалися човни-"туркменки" вантажопідйомністю до 70 тон. Для перевезень важкої техніки (середніх танків та артилерійських систем великої потужності) використовувалися пароплави "Казахстан", "Микоян", "Баксовет" та великотонажні шаланди. Порох перевозився на борту пароплава "Осетин", а для перевезення пального у бочках використовувалися самохідні баржі-гаражі "Автобус", "Моторист", "Мотоцикл", "Пилот" [30]. Протягом 1944 р. каспійськими пароплавствами було перевезено 1,3 млн. тон вантажів, серед яких левову частку склали танки, гармати,

[28] *Вараксин Ю., Кириченко А., Анучкина А.* История военных сообщений на морском и внутреннем водном транспорте. – С. 155–156.

[29] *Барятинский М.* Ленд-лиз: маршруты, объемы и долг. – С. 5.

[30] *Широкорад А.* Персия-Иран. Империя на Востоке. – С. 289.

тягачі, бензин, калібрована сталь, рейки, розбірні понтони, автопокришки, карбід, електрокабель, труби, промислове обладнання та продовольство [31].

Спеціалізацією Трансіранського маршруту стали поставки вантажних автомобілів та джипів (184 тисячі – близько половини від обсягу поставлених за ленд-лізом). Лише одним автоскладальним заводом ТАР-1 (Truck Assembly Plant) у містечку Андімешк за три роки роботи було зібрано та відправлено до СРСР 78 тис. автомобілів. Аналогічний завод ТАР-2 було побудовано у місті Хоремшахр. У порти Перської затоки автомобілі доставлялися в ящиках у вигляді збірних комплектів. На березі відбувалося велике вузлове складання, якість якого на перших порах залишала бажати кращого, оскільки кваліфікація місцевих робітників була вкрай низькою. Згодом якість робіт значно підвищилася, зросла і кількість автомобілів. Якщо у 1942 р. середньомісячна їх поставка через Іран становила близько 2 тисяч, то починаючи з 1943 р. – від 5 до 10 тисяч в місяць [32].

Перша партія з 50 автомобілів Dodge була відправлена "власним ходом" із порту Бушир вже 23 лютого 1942 р. Після збору на автоскладальних заводах автомобілі, завантажені вантажем військового призначення, своїм ходом, у складі автоколон, вирушали у 2500-кілометровий маршрут на територію СРСР. Увесь автотранспорт, що надходив по ленд-лізу, зосереджувався у азербайджанському прикордонному місті Джульфа, звідки здійснювався подальший його перегін за маршрутом Джульфа–Єреван–Казах–Тбілісі–Орджонікідзе. З цією метою організовувався військово-автомобільний маршрут, на якому розгорталися засоби регулювання, зв'язку, технічної допомоги, пункти заправки пальним та харчування шоферів. Для зберігання автотранспорту та запасних частин до нього в містах Джульфа, Астара та Орджонікідзе було створено центральні автомобільні склади. Перегін автотранспорту забезпечувала Перша автомобільна бригада Ставки Верховного Головнокомандування, яку було перебазовано з міста Калініна до Єревана та додатково поповнено трьома полками – 12-м і 18-м навчальними автомобільними та 28-м автомобільним СВГ [33].

Для прийому військових і транспортних літаків, їх технічного обслуговування, підготовки пілотів до бойового використання авіатехніки, обслуговування перельотів було створено авіаційні бази на території Ірану (Тегеран і Маргіл) та Азербайджану. З метою перегону авіатехніки було сформовано два радянських перегінних авіаполки. 6-тий перегіннний полк майора Міщенка здійснював перегін винищувачів "Аерокобра" за маршрутом Абадан-Тегеран-Аджикабул (Азербайджан) [34]. З метою доставки в СРСР літаків Douglas A-20 із пілотів цивільної авіації в січні-лютому 1942 року було сформовано перегінну групу у складі 10 екіпажів під командуванням Ф. Хруцького, які доставляли літаки в Азербайджан у розпорядження 4-тої запасної авіаційної бригади [35]. Окрім того, існувала практика, коли пілоти радянських бойових авіаполків приймали літаки

[31] *Вайнер Б. А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – С. 133.

[32] *Лавренов С. Я., Попов И. М.* Советский Союз в локальных войнах и конфликтах. – С. 38.

[33] Приказ об организации перегона импортных машин из г. Джульфы в г. Орджоникидзе от 3 апреля 1943 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://lib.rin.ru/doc/i/47396p58.html

[34] *Котельников В. Р.* "Аерокобра". Американский истребитель для сталинских соколов. – С. 78.

[35] *Его же.* "Краснознаменные "американцы" Сталина. А-20 Бостон" штурмовики, бомбардировщики, торпедоносцы, истребители. – М. : ВЭРО Пресс; Яуза; Эксмо, 2010. – С. 51.

особисто в Ірані та після їх освоєння самостійно вилітали на фронт. Одним із таких полків був 16 гвардійський авіаційний полк, у якому воював на винищувачі Р-39 "Аерокобра" майбутній тричі Герой Радянського Союзу О. Покришкін.

Маловідомою сторінкою історії є той факт, що авіаперегін літаків здійснювався не лише трасою Аляска-Сибір (Алсиб), але й за маршрутом Флорида (Маямі) – Бразилія – острів Вознесіння – Західна Африка – Близький Схід – Іран – Росія. Його особливістю стало те, що у зв'язку з великою протяжністю маршруту здійснювався переліт лише бомбардувальників B-25 Mitchell та Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston, обладнаних додатковими баками для пального [36]. Цікавим фактом стало те, що навесні 1942 р. із США в СРСР через Іран повітряним шляхом було доставлено зерно для посівів ярих культур у Сибіру та на звільнених від фашистів територіях.

Для організації митного забезпечення ленд-лізу через Трансіранський коридор 19 грудня 1941 р. Головним митним управлінням було створено митні пости на радянсько-іранському кордоні в містах Красноводську, Серахсе, Баят-Ходжі, а в Ашхабаді – відділення Головного митного управління. У 1942 р. для митного огляду та оформлення літаків, вантажів та пасажирів, які переміщувалися через кордон повітряним шляхом, було створено митні пости у містах Марі, Кизіл-Арват і Кіровабад. Усього ж митниками було оформлено близько 6 тисяч літаків, що поставлялися через Іран за системою ленд-лізу. Більша частина автомобільного ленд-лізу проходила митне оформлення через Джульфінську митницю (Азербайджан) [37].

Стратегічне значення Іранського коридору почало зменшуватися з осені 1944 р., коли внаслідок капітуляції Румунії та далекоглядної відмови Туреччини вступити у війну на боці Німеччини з'явилася можливість транспортувати вантажі Середземним морем до чорноморських портів СРСР. Це було економічно вигідніше, оскільки значно зменшило всі види затрат на перевезення, в першу чергу, часові. Останні два судна з вантажами для Радянського Союзу прибули в Перську затоку в грудні 1944 р.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку. Приклад Ірану свідчить, як завдяки продуманим діям союзників можна отримати стратегічні переваги в окремо взятому регіоні. Адже на початку ІІ Світової війни в іранському суспільстві панувало неприховане германофільство, країна всерйоз розглядалася як пронімецько налаштований плацдарм на Близькому Сході. Проте, зігравши на випередження, за короткий час війська антигітлерівської коаліції отримали в особі Ірану військового, політичного та економічного союзника. Це, у свою чергу, дозволило нейтралізувати наміри Туреччини вступити у війну на боці Німеччини; вберегти від захоплення або ж знищення нафтові родовища на Кавказі, в Ірані та Іраку; створити практично з нуля південний канал постачання військово-технічної допомоги за системою ленд-лізу, яким протягом 1941–1945 рр. було доставлено близько чверті вантажів стратегічного характеру.

Питання організації поставок за ленд-лізом через Іранський коридор, на жаль, є малодослідженим в історичній науці не лише України, але й країн колишнього СРСР (окрім Російської Федерації). Для сучасних учених перспективними напрямками досліджень у цій сфері повинно стати подальше вивчення питань ролі та значення іранського ленд-лізу у ІІ Світовій війні, його військово-дипломатичний супровід, номенклатура поставок, організація логістики й післявоєнний вплив на розвиток Ірану.

---

[36] *Стеттиниус Э.* Ленд-лиз – оружие победы. – С. 296.

[37] Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11