

# ТРЕТИЙ ПЕРИОД СЛАВЫ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО

А. Паперно

РОЛЬ ЛЕНД-ЛИЗА В ИСТОРИИ ГОРОДА,  
РОЛЬ ГОРОДА В ТИХООКЕАНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЭПОПЕЕ  
И НЕКОТОРЫЕ ДРУГИЕ ОСТАЮЩИЕСЯ НЕИЗВЕСТНЫМИ  
ФАКТЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Славой было овеяно зарождение города в 1740 году. Славой прогремела его оборона в 1854 году.

Но его трудовой подвиг, совершенный в годы Великой Отечественной – Второй мировой войн, остается практически неизвестным до сих пор. А Петропавловск переработал грузов военной помощи от наших союзников по антигитлеровской коалиции, предоставленной в основном на условиях Закона США о Ленд-Лизе, больше Мурманска и почти в 1,5 раза больше четырех беломорских портов: Архангельска, Бакарицы, Экономии, Молотовска (сейчас Северодвинск).

## СОДЕРЖАНИЕ

[Что такое ленд-лиз?](#)

[Как проходило подписание Соглашения о Ленд-Лизе между СССР и США](#)

[Как поступала военная помощь в СССР во времени](#)

[Транспортная эпопея на Тихом океане](#)

[Поставки продовольствия: Дорога Жизни начиналась на Тихом океане](#)

[Происшествие с «Одессой» и конец ее биографии](#)

[Коктейль Молотова](#)

[Гордость рыбацкого флота Камчатки леди капитан Анна Щетинина](#)

[Главный военный лоцман Камчатки М.В. Стукалин](#)

[Строительство Петропавловск-Камчатского морского торгового порта](#)

[Главный строитель Камчатки А.Н. Виноградов](#)

[4% ленд-лиза](#)

[Грани ленд-лиза, относящиеся к самим США: рост производства и людские потери на доставке «русского ленд-лиза»](#)

<a href="#"><u>Двусторонне репрессированная история</u></a>
<a href="#"><u>Кривые зеркала истории Второй мировой войны в северной части Тихого океана</u></a>
<a href="#"><u>Не помня зла, за благо воздадим</u></a>
<a href="#"><u>История одного из государственных долгов Парижскому клубу кредиторов: долг идеологический</u></a>
<a href="#"><u>Учтены ли потери советского транспортного флота от американских субмарин в сумме выплаченного государственного долга за ленд-лиз?</u></a>
<a href="#"><u>Выплаты закончены. Забудьте?</u></a>
<a href="#"><u>Постскриптум: открытие в Америке</u></a>
<a href="#"><u>PPS – Постпостскриптум</u></a>
<a href="#"><u>Источники информации</u></a>

## ЧТО ТАКОЕ ЛЕНД-ЛИЗ?

Американское словосочетание *ленд-лиз* (*lend-lease*) в переводе означает *заем* и *аренда*.

Различные словари и справочные издания, в том числе Большая Советская Энциклопедия и вышедший в 2000 году Новый энциклопедический словарь (М., Научное издательство «Большая Российская энциклопедия» и Издательство «Рипол Классик»), дают с незначительными вариантами следующее определение:

**«Ленд-лиз (от англ. *lend-lease*), система передачи (в займы или в аренду) вооружения, боеприпасов, стратегич. сырья, продовольствия и др. материалов; поставки по Л.-л. осуществлялись США в страны – союзницы по антигитлеровской коалиции в период 2-й мир. войны».**

Окончание статьи в «НЭС»:

**«В СССР поставки по Л.-л. проводились с нояб. 1941. До 1945 в СССР отправлено ок. 14,8 тыс. самолетов, св. 7 тыс. танков, 8,2 тыс. зенитных орудий, 131,6 тыс. пулеметов, а также тракторы, локомотивы, автомобили, мотоциклы, продовольствие, обмундирование и др.»**

Указанные в этой статье временные рамки не соответствуют действительности. НА САМОМ ДЕЛЕ УСЛОВИЯ ЛЕНД-ЛИЗА ДЛЯ ПОСТАВОК В СССР ДЕЙСТВОВАЛИ С 1 ОКТЯБРЯ 1941 ГОДА ПО 20 СЕНТЯБРЯ 1945 ГОДА.

Летом 1991 года через Петропавловск в порты западного побережья США прошла большая океанская экспедиция в честь 250-летия экспедиции Беринга – Чирикова. По возвращении в Москву некоторые из ее участников образовали инициативную группу с целью в 1992 году устроить подобную экспедицию в честь 50-й годовщины подписания Соглашения о Ленд-Лизе между СССР и США. Мне предложили подготовить справку о ленд-лизе для представления в наше правительство. Но в конце 1991 года начались, вернее, обрушились на страну события, которые поставили крест на все подобные инициативы.

Справка тем не менее была подготовлена. В ней мне удалось дать ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЛЕНД-ЛИЗА С ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ:

**«Это была форма военной помощи США союзникам по создающейся и действующей антигитлеровской коалиции – безвалютный взаимный обмен товарами и услугами с окончательными расчетами после войны с рассрочкой на много лет. Все, что погибло или было использовано в боях или при доставке, из расчетов исключалось».**

Приведу и другие фрагменты этой справки 1991 года:

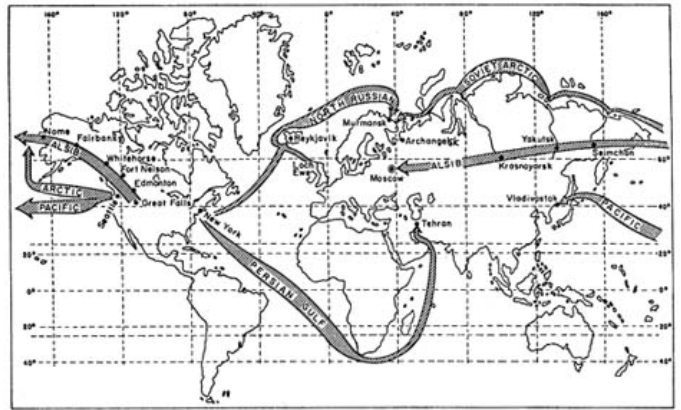
**«Соглашение о ленд-лизе с СССР, полное название которого: «Соглашение между Правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии», подписано в Вашингтоне 11 июня 1942 года. Оно закрепило условия ленд-лиза за всеми поставками в СССР, начиная с 1 октября 1941 года. Поставки за период с 22 июня по 30 сентября 1941 года были сделаны “не под ленд-лиз, но под 10 млн. долларов ссуды Казначейства, 50 млн. долларов ссуды Корпорации оборонного снабжения и др.” (Jones R.H. «The roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union», University of Oklahoma Press, 1969, Appendix A, Table I).**

**Всего, по Р.Джонсу, в книге которого собраны в таблицы цифры из отчетов о военной помощи президентов США конгрессу, для СССР было поставлено товаров на 10,2 млрд. долларов и оказано услуг на 0,7 млрд. долларов☒. В услуги входили: океанские перевозки на американских судах, ремонт советских судов, судовое снабжение, бункеровка, обучение советских экипажей для ленд-лизовских самолетов и судов и др.**

**Стоимость поставок Великобритании в СССР составила 428 млн. фунтов стерлингов. Расчеты с правительством Великобритании давно завершены.**

**Долг правительству США в сумме 674 млн. долларов остается за правительством России, объявившим в прессе, что берет на себя долги всех предшествующих государственных образований на своей территории, начиная с царских.**

**С 22 июня 1941 года по 20 сентября 1945 года по всем маршрутам в СССР из западного полушария было отправлено морем 17,5 миллионов длинных тонн (1 дл.т = 1016 кг) грузов военной помощи. Из них 94% произведены в США, из последних 98% предоставлены на условиях ленд-лиза. По основным маршрутам доставки грузопотоки распределялись так (в дл.т):**



ROUTES TO RUSSIA

Северная Россия	— 3 964 000
Персидский залив	— 4 160 000
Черное море	— 681 000
Советский Дальний Восток	— 8 244 000
	— 452 000

#### Советская Арктика

По данным Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Владивосток и ДВЖД за годы войны переправили почти 8 миллионов тонн импортных грузов — это в 4 раза больше объема импорта, переправленного Мурманском и Кировской железной дорогой и в 5 раз больше того, что переправили Архангельская группа портов (Архангельск, Бакарица, Экономия, Молотовск, теперь Северодвинск) и Северная железная дорога».

Сравнительные объемы работы Петропавловска даны в самом начале.

Ленд-лиз как форма военной помощи первоначально создавался для Великобритании, когда Гитлер захватил Европу и она, не имея валютных средств, осталась один на один с фашистской Германией.

В США в начале правления президента Франклина Рузвельта был очень силен изоляционизм, его можно упрощенно представить пословицей: «моя хата с краю, ничего не знаю». Но ничего не знать не получалось, и США стали оказывать военную помощь Великобритании и другим европейским странам по принципу: плати наличными, вези сам. Европа потерпела поражение, английские наличные иссякли, премьер-министр Великобритании Уинстон Черчилль слал отчаянные послания Рузвельту с просьбой о помощи.

Мозговая атака, организованная Франклином Рузвельтом с участием его ближайшего помощника Гарри Гопкинса и ограниченного числа специалистов, решила проблему помощи странам, ведущим войну с фашизмом и не имеющим валюты. На пресс-конференции, созванной 16 декабря 1940 года, президент сказал: **«Предположим, что в доме у соседа произошел пожар, а у меня имеется садовый шланг...»** (Р.Шервуд «Рузвельт и Гопкинс», М., 1958, т.1, с.387). Дать соседу этот шланг во временное пользование, чтобы он мог потушить пожар в своем доме, пока огонь не перекинулся на твой, а шланг потом вернуть — это был очень точный и доходчивый образ ленд-лиза. Никаким изоляционистам оказалось не под силу его опровергнуть, и Закон о Ленд-Лизе был принят конгрессом и подписан президентом Рузвельтом 11 марта 1941 года.

Уинстон Черчилль назвал ленд-лиз **«самым бескорыстным актом в истории всех стран»**. Эта формулировка мне представляется не очень точной. Ленд-лиз не был благотворительностью, и бескорыстие само по себе не могло быть его характеристикой уже потому, что пропуском к этой помощи для каждой страны становилось то, что ее оборона являлась **ЖИЗНЕННО ВАЖНОЙ ДЛЯ ОБОРОНЫ США**.

Известный специалист в области человеческих отношений Дейл Карнеги в своих рекомендациях по поводу того, как делать бизнес, пишет, что надо стремиться делать работу чужими руками. Это не является его открытием, он лишь обобщил опыт и дал четкие формулировки. Задолго до него было известно, что работать, а в особенности воевать лучше чужими руками. Но за все надо платить, и ленд-лиз, очевидно, был платой за безопасность США, относительную, кстати, безопасность. Эта мысль нашла отражение в тексте Соглашения: **«оборона СССР против агрессии жизненно важна для обороны США»**.

Американский исследователь Роберт Коакли в статье «Рузвельт и ленд-лиз», опубликованной в 1971 году во французском журнале «Обозрение истории Второй мировой войны», приводит слова У.Черчилля о самом бескорыстном акте и дальше пишет: **«На Ялтинской конференции маршал Сталин сказал, что, по его мнению, ...ленд-лиз — это замечательное изобретение, без которого победа была бы иной. Он добавил, что в предшествовавших войнах некоторые государства оказывали денежную помощь своим союзникам, но она только оскорбляла тех, кто получал субсидии, и создавала финансовые трудности. Ленд-лиз не породил подобного зла. И он еще раз подчеркнул, что, по его мнению, ленд-лиз внес чрезвычайный вклад в победу»**. В советском издании

материалов Международных конференций в Тегеране, Ялте и Потсдаме я этих слов не нашла. Возможно потому, что в них опубликованы материалы официальных встреч, а эти слова прозвучали, как пишут американцы, на встрече неофициальной.

**«Чрезвычайный вклад в победу», «победа была бы иной»** – это оценки, но в приведенных словах Сталина есть характеристика, на которой акцентируют внимание многие исследователи, – **«НЕОСКОРБИТЕЛЬНАЯ форма помощи»**. По-моему, в этом заключается самая суть дела.

У начала потока грузов военной помощи из США работала Советская правительственная закупочная комиссия.



*Константин Игнатьевич ЛУКАШЕВ* (1906-1987), бывший директором Ленинградского государственного университета, с 1939 года стал председателем Амторга – акционерного общества, представлявшего интересы народного комиссариата Внешторга СССР в Нью-Йорке. Самые первые поставки военной помощи из США стали результатом деятельности Амторга.

Правительственная закупочная комиссия была создана в феврале 1942 года из военных специалистов, работавших в США, возглавил ее генерал-майор А. И. Беляев. Одним из заместителей председателя ПЗК стал вице-адмирал М.И. Акулин, К.И. Лукашев стал его гражданским заместителем. В ПЗК перешли и ведущие специалисты Амторга. Это акционерное общество, пополненное другими специалистами, продолжало действовать в течение всей войны и занималось поставками на коммерческой основе, объемы которых были существенно меньше ленд-лизовских.

Смена руководящего состава ПЗК произошла в конце 1943 – начале 1944 года.

Книга К.И.Лукашева «Основные вопросы военной и послевоенной внешнеторговой политики США» вышла в Москве в 1947 году с грифом «для внутреннего пользования», стала общедоступной после 1990 года. В ней сказано, что в США было разработано 5 типов ленд-лизовских соглашений разного уровня. Автор пишет:

**«Сорок четыре страны фигурируют в списке стран, которые могут получать ленд-лизовскую помощь.**

**...Основные ленд-лизовские соглашения (Master Agriments) о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии ... были подписаны с одиннадцатью государствами, а именно:**

- с Великобританией – 23 февраля 1942 г.,**
- с Китаем – 2 июня 1942 г.,**
- с Советским Союзом – 11 июня 1942 г.,**
- с Бельгией – 16 июня 1942 г.,**
- с Польшей – 5 июля 1942 г.,**

с Голландией – 8 июля 1942 г.,  
с Грецией – 10 июля 1942 г.,  
с Чехо-Словакией – 11 июля 1942 г.,  
с Норвегией – 11 июля 1942 г.,  
с Югославией – 24 июля 1942 г. и  
с Францией – 28 февраля 1945 г.» (с.36).

Думаю, следует обратить внимание на произношение термина «ленд-лиз», известного в наше время немногим в мире. К сожалению, в нашей стране многие из этих немногих, даже преподаватели и люди, имеющие ученые степени, произносят: «лЭнд-лиз». Однако в английском языке есть слово, которое произносится именно «лЭнд» и пишется «land». В переводе оно значит – земля, страна, территория, хорошо известно название парков развлечений «Дисней-лэнд». Но уж если речь идет о займе (lend), произносить надо соответственно: «ленд-лиз».

[\*\*наверх\*\*](#)

---

### **КАК ПРОХОДИЛО ПОДПИСАНИЕ СОГЛАШЕНИЯ О ЛЕНД-ЛИЗЕ МЕЖДУ СССР И США**

История подписания Соглашения о ленд-лизе в официальной публикации МИДа освещена вскользь, внимание обращено на его внешнеполитическую роль: **«Наряду с союзным договором между СССР и Великобританией оно завершало юридическое оформление антигитлеровской коалиции»** («Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», М., 1984, т.1, с.17).

**«Договор между СССР и Соединенным Королевством Великобритании о союзе в войне против гитлеровской Германии и ее сообщников в Европе и о сотрудничестве и взаимной помощи после войны»** подписали 26 мая 1942 года в Лондоне от имени СССР нарком иностранных дел В.М. Молотов, от имени Соединенного Королевства министр иностранных дел Антони Иден. Текст Договора был опубликован в газетах «Правда» и «Известия» 12 июня 1942 года.

На следующий день 13 июня обе газеты опубликовали **«Соглашение между Правительствами СССР и США о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии»**, то есть Соглашение о ленд-лизе. Подписали его **«11 июня 1942 года в Вашингтоне от имени Правительства СССР Чрезвычайный и Полномочный Посол СССР в США М.М. Литвинов, от имени Правительства США Государственный секретарь США г-н Корделл Хэлл»**.

Государственный секретарь в США – это должность, которая у нас сейчас и во многих других странах называется министр иностранных дел. В СССР тогда не было министерств, а были наркоматы, то есть народные комиссариаты. Почему же от имени Советского Союза Соглашение подписал посол, когда в Вашингтоне только что был народный комиссар иностранных дел СССР?

Молотов, подписав Договор с Великобританией 26 мая, из Лондона прилетел по приглашению президента Рузвельта в Вашингтон 29 мая. Главным на этих переговорах для него являлся вопрос об открытии второго фронта в Европе. По ряду объективных и не совсем объективных причин решить этот вопрос в июне 1942 года не удалось, хотя на обратном пути из Вашингтона он еще раз с этой миссией посетил Лондон.

За два дня до приезда Молотова в Вашингтон, 27 мая госсекретарь США вручил послу СССР Литвинову проект Соглашения о Ленд-Лизе, о чем немедленно были поставлены в известность и Сталин, и Молотов.

М.М.Литвинов был наркомом иностранных дел до Молотова. В 1933 году, когда Ф. Рузвельт уже стал президентом, он добился установления дипломатических отношений между СССР и США. В мае 1939 года по указанию Сталина Литвинов был смещен с должности наркома, на это место назначен Молотов. После нападения фашистской Германии, когда от американской помощи зависело многое, Литвинова вернули в наркомат и вскоре назначили послом в США вместо К.Уманского.

Молотов не скрывал, что его отношения с послом оставляли желать лучшего, он не приглашал Литвинова на ряд встреч, в частности, на встречу с Рузвельтом 1 июня 1942 года, где президент напомнил наркому о сделанном американцами предложении по поводу ленд-лиза. Молотов предложение обсуждать не стал. 2 июня он получил телеграмму от Сталина: «...Перед твоим приездом в Вашингтон Литвинов сообщил нам о проекте договора между СССР и США, предложенном нам Хэллом по вопросу о займе и аренде предметов вооружения. В твоих сообщениях об этом проекте ничего не сказано. Почему? Проект взят Хэллом обратно или случилось какое-то недоразумение?» («Советско-американские отношения...», т.1, док. №102). В сноске к этому документу написано: «Наркоминдел СССР ответил 3.06, что проект Хэлла остается в силе. Что касается существа соглашения, то нарком предложил внести в него поправку, содержащую упоминание СССР наряду с США и Англией там, где речь шла о приверженности договаривающихся сторон целям и принципам Атлантической хартии<sup>☒</sup>. Эта поправка была одобрена Советским правительством и принята правительством США. Советское правительство уполномочило М.М.Литвинова подписать соглашение» (там же, т.1, с. 486).

### ***КАК ПОСТУПАЛА ВОЕННАЯ ПОМОЩЬ В СССР ВО ВРЕМЕНИ***

Помощь Советскому Союзу и Великобритании, и США обещали сразу же после нападения на нашу страну гитлеровской Германии. Но вопрос о том, имеет ли смысл помогать и в какой мере, решил, как в свое время и для Великобритании, визит Гарри Гопкинса. Он прилетел в Москву через линию фронта в конце июля 1941 года в качестве личного представителя президента США. 30 и 31 июля Гопкинс встречался со Сталиным, на этих встречах договорились о проведении совещания представителей трех держав.

Первая конференция с участием СССР, США и Великобритании проходила в Москве с 29 сентября по 1 октября 1941 года. На ней, кроме общих договоренностей, 1 октября был подписан Первый протокол о военных поставках по 30 июня 1942 года. Это был документ не внешнеполитического, а внешнеэкономического ведомства, в котором конкретно, в штуках и тоннах в единицу времени были зафиксированы объемы военной помощи нашей стране. Обязательства эти, однако, полностью не выполнялись по многим причинам ни в период действия Первого протокола, ни Второго, который длился с 1 июля 1942 года по 30 июня 1943-го. Только в Третий протокольный период (1.07.43 г. – 30.06.44 г.) график поставок стал выполняться, а в Четвертый превысил намеченные объемы в основном за счет поставок того, что было недопоставлено прежде.

Но сразу после капитуляции Германии, когда европейского фронта не стало, Трумэн, ставший президентом США после смерти 12 апреля 1945 года Франклина Рузвельта, «8 мая 1945 года (время Западного полушария) лично распорядился приостановить поставки по ленд-лизу для СССР» («Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.», М., 1984, т.1, с.36). Погрузка советских судов в американских портах остановилась на несколько дней.

Следующий протокольный период длился с 13.05.45 г. по 2.09.45 г. «Трумэн ограничил ленд-лиз потребностями войны с Японией, и ленд-лиз потенциально закончился с поражением Японии в сентябре 1945 года», – пишет Роберт Коакли.

Заключительным был период с 3 по 20 сентября 1945 года.

Объемы поставок представлены в следующей таблице:

---

<sup>☒</sup> Атлантическая хартия была принята в августе 1941 года на встрече Рузвельта и Черчилля на борту английского линкора «Принс оф Уэллс» в бухте Ардженшия у острова Ньюфаундленд. В ней были сформулированы принципы, на которых должны строиться антигитлеровская коалиция и демократическое устройство после войны.



**Грузы ленд-лиза, отправленные морем в СССР, по периодам времени, типам грузов и тоннажу\***

период	ж/д трансп. средства	авто- машины	Поставки		нефте- продукты	из С Ш А		продукты питания	другие поставки	Ка ск бри- ст
			металлы	химич. и взрывч. вещества		машины и оборудова- ние				
А Т Л А Н Т И Ч Е С К И Й					О К Е А Н					
22.06.41-30.09.41	0	1 561	1 251	1 033	9 500	280	19	1 258		
1.10.41-30.06.42	0	214 148	411 619	55 542	132 459	29 116	129 999	74 281	13	
1.07.42-30.06.43	0	308 919	460 874	70 697	54 331	28 604	294 236	167 657	4	
1.07.43-30.06.44	39 455	641 618	699 971	288 848	45 272	182 335	936 541	350 517	3	
1.07.44-12.05.45	146 901	531 235	654 164	206 670	250 455	232 585	553 674	188 986	5	
13.05.45- 2.09.45	9 067	28 353	37 988	7 279	34 496	30 465	22 594	13 972		
3.09.45-20.09.45	0	0	2 801	39	0	819	1 989	1 325		
Итого	195 423	1 725 834	2 268 668	630 108	526 513	504 204	1 939 052	797 996	27	
Т И Х И Й					О К Е А Н					
22.06.41-30.09.41	0	14	3 404	3 693	120 854	15 575	3 899	1 365		
1.10.41-30.06.42	0	16	12 906	465	35 536	576	175 038	1 943		
1.07.42-30.06.43	0	139 569	289 016	110 669	159 157	139 864	703 547	70 119	1	
1.07.43-30.06.44	31 011	100 719	312 430	219 301	401 434	305 166	798 260	122 451	29	
1.07.44-12.05.45	208 838	114 035	468 432	192 676	498 285	243 060	603 699	121 515	26	
13.05.45- 2.09.45	32 313	209 746	211 214	50 509	371 670	38 073	235 607	103 235	9	
3.09.45-20.09.45	947	879	9 014	343	0	1 330	5 875	2 683		
Итого	273 109	564 996	1 306 416	577 656	1 586 936	743 644	2 525 925	423 311	69	
Всего, дл.т	468 532	2 290 830	3 575 084	1 207 764	2 113 449	1 247 848	4 464 977	1 221 307	96	
Всего, т	476 029	2 327 483	3 632 285	1 227 088	2 147 264	1 267 814	4 536 417	1 240 848	98	

\* Отчеты о военной помощи 1-8, тоннаж в длинных тоннах.  
 Таблица из книги R.H.Jones "The roads to Russia", Appendix A, Table I. Представлена в трансформированном ви-  
 горизонтальные графы поменялись местами, подсчитаны итоги новых вертикальных граф в длинных, или англ.  
 (1 дл.т =1016 кг), в нижней строке они пересчитаны в тоннах. Цифры, данные у Р.Джонса в скобках и  
 арифметической ошибкой, опущены.

В уже упомянутом сборнике «Ленд-лиз и Россия» (Архангельск, 2006) во всех статьях российских авторов первым морским называется маршрут через Атлантический океан в наши северные порты Мурманск и Архангельск, на карте из книги Р.Джонса он назван «NORTH RUSSIA» – «Северная Россия». Вторым морским наши исследователи считают маршрут в порты Персидского залива – «PERSIAN GULF». И это при том, что в источниках информации многие из них указывают книгу Т.Н.Вайл Моттер «Persian Corridor and Aid to Russia» («Персидский коридор и помощь России»), Washington, 1952. А в этой книге опубликована таблица ПОМЕСЯЧНЫХ ОТПРАВОК грузов военной помощи «морем из Западного полушария в СССР по маршрутам с 22 июня 1941 г. по 20 сентября 1945 г.», составленная на основе отчетов американских президентов конгрессу. Таблица эта опубликована на русском языке в моей книге «Ленд-лиз. Тихий океан» (с. 363-365) и в сборнике «Северные конвои» (Архангельск, 1991), составителем которого был тот же Михаил Николаевич Супрун, который выпустил в 2006-м сборник «Ленд-лиз и Россия». Но и в его собственной статье в последнем сборнике опубликован тот же не соответствующий действительности порядок маршрутов.

По данным таблицы из книги В.Моттера первые 2 988 длинных тонн грузов военной помощи в нашу страну ушли уже в июне (!) 1941 года через Тихий океан, очевидно, из США. Конвой PQ-00 «Дервиш» был отправлен из Англии в августе, он вез 4 370 дл.т грузов. Через Тихий океан к этому времени было отправлено: в июле – 27 567 дл.т, в августе – 93 113 дл.т.

До конца 1941 года было отправлено:

через	Тихий	океан	в	ДВ	порты	–	193 299	дл.т,
	в	Северную		Россию	–		153 977	дл.т,
								в Персидский залив – 13 502 дл.т (маршрут начал действовать с ноября 1941 года).

**САМЫЙ КОРОТКИЙ И ПРИВОДЯЩИЙ БЛИЖЕ ВСЕГО К МЕСТАМ СРАЖЕНИЙ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ МАРШРУТ В НАШИ СЕВЕРНЫЕ ПОРТЫ СЛЕДУЕТ СЧИТАТЬ САМЫМ ВАЖНЫМ**, но называть его первым по этой причине не стоит. Не очень справедливо называть его и самым опасным, поскольку опасность – понятие потенциальное. Наиболее точным будет название **САМЫЙ ЖЕРТВЕННЫЙ, ИЛИ МАРШРУТ МАКСИМАЛЬНЫХ ПОТЕРЬ**. Они составили 7% от всего отправленного, на маршруте в Персидский залив – 4%, это цифры из президентских отчетов.

**ТИХООКЕАНСКИЙ МАРШРУТ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК БЫЛ ПЕРВЫМ И ПО НАЧАЛУ РАБОТЫ, И ПО ОБЪЕМУ ОТПРАВЛЕННОГО.**

Р.Джонс дает общие цифры отправленного через Атлантический и Тихий океаны. У В.Моттера указаны три маршрута через Атлантику: Персидский залив (по нему отправлено 4 159 117 дл.т грузов), Северная Россия (3 964 231 дл.т) и Черное море (680 723 дл.т) – этот маршрут через Средиземное море в советские черноморские порты действовал с января 1945 г., когда на юге Европы закончились боевые действия, по 20 сентября 1945 г. Два маршрута через Тихий океан названы: Дальний Восток (8 243 397 дл.т) и Советская Арктика (452 393 дл.т). Поскольку источник информации для обоих исследователей был один – отчеты о военной помощи американских президентов конгрессу, итоговые цифры практически совпадают: 8 805 085 дл.т отправлено через Атлантику и 8 695 848 дл.т через Тихий океан, всего – 17 500 933 дл.т у Джонса и 17 499 861 дл.т у Моттера, в пересчете на тонны – 17,8 млн. тонн.

## **ТРАНСПОРТНАЯ ЭПОПЕЯ\* НА ТИХОМ ОКЕАНЕ**

**ЧУТЬ МЕНЬШЕ ПОЛОВИНЫ ВСЕХ ГРУЗОВ БЫЛО ОТПРАВЛЕНО ЧЕРЕЗ ТИХИЙ ОКЕАН. ДОСТАВЛЕНО БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ЗА СЧЕТ НА ПОРЯДОК МЕНЬШИХ, ЧЕМ В АТЛАНТИКЕ, ПОТЕРЬ.** В отчетах о военной помощи президентов США конгрессу на тихоокеанских маршрутах и на сибирском участке трассы перегона самолетов через Аляску и Сибирь (АЛСИБ) потери и вовсе равны НУЛЮ. Наиболее вероятно это можно объяснить тем, что советская официальная статистика не сообщала союзникам сведения о потерях на этих маршрутах.

КОНВОЕВ ЗДЕСЬ НЕ БЫЛО – ведь до августа 1945 года в этом регионе Советский Союз ни с кем не воевал. В ОДИНОЧНОМ БЕСКОНВОЙНОМ ПЛАВАНИИ НА ВЕЛИКОМ ОКЕАНЕ РАБОТАЛИ СУДА ТОЛЬКО ПОД СОВЕТСКИМ ФЛАГОМ И С СОВЕТСКИМИ ЭКИПАЖАМИ НА БОРТУ – **«ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО СОВЕТСКИЕ ПАРОХОДЫ»**, как сформулировано в отчете Внешторга, рассекреченного в 1990 году в Архиве Внешней Политики (АВП) МИДа РФ.

По данным президентских отчетов (см. «Приложения» в книге Р. Джонса, таблицы VI и VII, или сс.15 и 362 в книге А.Паперно «Ленд-лиз. Тихий океан»), через Тихий океан на судах под советским флагом было отправлено в 124 раза больше грузов, чем на советских судах через Атлантику, где «русский ленд-лиз» возили преимущественно сами американцы.

Поскольку с 7 декабря 1941 г. на Тихом океане шла война между Японией и США, все советские суда, курсирующие на линии Америка – Владивосток, были вооружены крупнокалиберными пулеметами и пушками, в составе экипажа была военная команда, военную подготовку имели многие гражданские моряки. Обращению с американским вооружением большинство из них обучалось в Военно-морской школе США в Сан-Франциско.

Максимальное число судов, занятых в тихоокеанских перевозках, приближалось к 300.

Главным перевозчиком было Дальневосточное государственное морское пароходство (ДВГМП) наркомата Морфлота. Его флот к началу войны имел 85 судов, за годы войны к ним прибавилось 39 судов, перебазируемых из западных пароходств, и 128 поступивших по ленд-лизу, в числе которых были отремонтированные старые суда и новые крупнотоннажные сварные сухогрузы типа «Либерти» и танкеры («ДВМП 1880-1980», Владивосток, 1980, сс.194 и 237). Из новостроя поступило около 50 судов.

В тихоокеанских перевозках был задействован и флот Дальстроя НКВД (народный комиссариат Внутренних дел). В его состав входили 4 быстроходных крупнотоннажных судна, которые за годы войны перевезли без малого 0,5 миллиона тонн импортных грузов (анализ материалов Государственного архива и Центра хранения современной документации Магаданской области).

Большинство судов рыбной промышленности Дальнего Востока и Камчатки, способных пересечь океан, как транспортного, так и добывающего флота ходили в годы войны в США и Канаду на ремонт и переоборудование и возвращались обратно с грузами ленд-лиза. Многие транспортные рыбацкие суда возили импортные грузы в межсезонье. Постоянно работали на линии Америка – Владивосток танкер АКО (Акционерное Камчатское Общество) «Максим Горький» и рефрижераторы Востокрыбхолодфлота «Рион» и «Пищевая индустрия» (Материалы Государственного архива Приморского края).

Из 252 военных и вспомогательных кораблей, поступивших по ленд-лизу в Тихоокеанский флот, 64 торпедных и 29 сторожевых катеров были доставлены на транспортных судах (С.С. Бережной «Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза», М., 1982).

Из 14 203 самолетов, принятых советской приемкой на всех морских и воздушных путях доставки, 7925 поступили по трассе АЛСИБа – перегона через Аляску и Сибирь (Приложения в книге Р. Джонса, таблицы II и III; «Ленд-лиз. Тихий океан», сс. 273-291). Грузы, обеспечивающие строительство и оборудование аэродромов и снабжение трассы, доставляли транспортные суда через Тихий и Северный Ледовитый океаны к устьям больших судоходных сибирских рек, на берегах которых были построены практически все аэродромы АЛСИБа. Для обеспечения морских перевозок по всему Дальнему Востоку шло строительство, реконструкция и переоборудование портов.



Торпедный катер на палубе  
либерти "Красногвардеец",  
Сан-Франциско, 1944 год

Эту работу справедливо называть **ТИХООКЕАНСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ЭПОПЕЯ**. Главным ее организатором был *Александр Александрович АФАНАСЬЕВ*.

А.А. АФАНАСЬЕВ (1903-1991) был назначен начальником ДВГМП в 1939 году после того, как предыдущее руководство пароходства было репрессировано. До этого назначения он работал в Балтийском пароходстве и на Дальнем Востоке не бывал. В начале 1942 года Афанасьев стал уполномоченным Государственного Комитета Обороны (ГКО) по перевозкам на Дальнем Востоке, в декабре 1942 года назначен первым заместителем наркома Морфлота СССР и уполномоченным ГКО по всем морским перевозкам. Назначен на должность министра Морфлота СССР 30.03.1948 г., арестован 17.04.1948 г. 6 лет провел в тюрьмах, лагерях и ссылке.



После освобождения и до выхода на пенсию занимал различные должности в руководстве Морфлота. До ареста и после освобождения он по несколько лет был начальником Главного управления Северного морского пути при Совете министров СССР, которое тогда имело права министерства. Среди его многочисленных наград три ордена Ленина.

Все большие и малые порты западного побережья США и Канады и многие порты восточного побережья Америки через Панамский канал отправляли грузы ленд-лиза в советские дальневосточные порты, главным из которых был и остается Владивосток, откуда уходит на запад Дальневосточная железнодорожная магистраль – см. [карту «МАРШРУТЫ ТИХООКЕАНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЭПОПЕИ»](#). ["THE ROUTES OF PACIFIC TRANSPORT EUROPE"](#)

Суда шли вдоль побережья Северной Америки, у острова Уналашка выходили в Берингово море. Небольшая их часть в период летней навигации направлялась к бухте Провидения, где собирались караваны судов для ледовой проводки по Северному морскому пути. Через Берингов пролив поступали в основном грузы для АЛСИБа. Вследствие этого **ТРАССА ПЕРЕГОНА САМОЛЕТОВ БЫЛА ЧАСТЬЮ ТИХООКЕАНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЭПОПЕИ**.

Большинство судов огибало Командорские острова и направлялось вдоль берега Камчатки к югу с заходом в Петропавловск-Камчатский или без него, но практически все заходили в бухту Ахомтен в 40 милях южнее Авачинской губы (после войны Ахомтен переименовали в Русскую). Там находился военно-лоцманский пункт (ВЛП). В самом начале войны подходы к Петропавловску и другим дальневосточным портам были заминированы, через оставленные в минных полях проходы военные лоцманы проводили караваны по 3-5 судов. Кроме ВЛП, в Ахомтене находился пост офицера конвоя, от которого капитаны судов получали инструкции по дальнейшему пути следования.

Обогнув мыс Лопатка, суда двигались к северу вдоль западного берега Камчатки. Те, которые имели грузы в Магадан или направлялись в Татарский пролив, но в Петропавловске не отгрузились, шли в порт Нагаево у Магадана. Остальные меняли курс в указанной точке северной части Охотского моря и с грузами военными и стратегическими шли в Амурский лиман и Татарский пролив, без них, имея на борту только генеральные грузы\*\*, – в пролив Лаперуза. Из Лаперуза, Татарского и Корейского проливов суда шли в бухту Валентин, откуда военные лоцманы проводили их через минные поля во Владивосток.

Грузы, оставленные в Петропавловске и Магадане, вывозили во Владивосток в навигацию в основном суда Николаевского-на-Амуре пароходства, которое имело только малокаботажный\*\*\* флот (после войны пароходство было перебазируется в Холмск и стало называться Сахалинским).

Небольшое число судов, шедших из Америки, выгружалось в Николаевске-на-Амуре на речные суда и баржи, которые доставляли грузы вверх по Амуру в Комсомольск, откуда велось строительство железной дороги к Советской Гавани, и в Хабаровск.

---

\* *Эпопея* – слово греческого происхождения, в первоначальном смысле – цепь крупных событий. Чаще используется производное значение этого слова – литературное произведение, отражающее такую цепь, его еще нередко называют *эпос*.

\*\* Грузы на судах транспортного флота, в том числе и грузы военной помощи, делятся на три главных категории: генеральные, стратегические и военные. К генеральным, то есть основным, или общим, относят продовольствие, обмундирование, обувь, автомашины, паровозы, вагоны, оборудование и многое другое. К стратегическим грузам относят горючее, взрывчатые вещества и ряд других. К военным – самолеты, танки, пушки, пулеметы, снаряды и т.п.

\*\*\* Прибрежное плавание между портами одного государства – *каботаж*. Между портами одного бассейна – *малый*, разных бассейнов – *большой*. Последнее, очевидно, можно отнести и к *загранплаванию*. В малом *загранплавании* советские суда доставляли грузы ленд-лиза через Каспийское море из иранских портов на южном его берегу в основном в Астрахань и Красноводск.

## **ОСТАВКИ ПРОДОВОЛЬСТВИЯ: ДОРОГА ЖИЗНИ НАЧИНАЛАСЬ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ**

«ЛЕНД-ЛИЗ СБЕРЕГ ЖИЗНИ СОВЕТСКИХ СОЛДАТ», — написано в книге Р.Джонса «Дороги в Россию» (Jones R.H. «The roads to Russia») и в других американских книгах и статьях. «ЗА ЛЕНД-ЛИЗ МЫ ЗАПЛАТИЛИ КРОВЬЮ», — эти слова у нас чаще всего приписывают Сталину. Наверное, он их говорил или писал, но еще раньше они появились в американской прессе и выглядели так: «Англичане и русские за ленд-лиз платят своей кровью». Только на первый взгляд мысли, заключенные в этих фразах, исключают друг друга. На самом деле верно и то, и другое — ЭТО ДВЕ СТОРОНЫ ОДНОЙ МЕДАЛИ. Но медаль имеет две стороны, а любое событие, программа, проект — явление многогранное, ленд-лиз и его составляющие в том числе.

Мне как блокаднице хочется начать рассмотрение граней ленд-лиза с продовольствия.

В январе 1942 года в блокадном Ленинграде на детские карточки стали выдавать привезенные через Ладогу по Дороге Жизни граммульки сахара и масла. И хлеб, и сахар, и масло не могли поступать из Украины – большая часть европейской территории нашей страны была под немцем.

Продукты блокадному городу слали республики Средней Азии, слала Сибирь, возможно, доходила и рыба, выловленная на Камчатке.



Однако самые большие объемы продовольствия поступали от наших союзников по антигитлеровской коалиции, преимущественно из США и Канады. Из почти 18 миллионов тонн различных грузов военной помощи, предоставленных в основном на условиях Закона США о Ленд-Лизе и отправленных морем, почти 5 миллионов тонн составили продукты питания. Из них 3 миллиона тонн проделали путь через Тихий океан.

Продовольственному ленд-лизу посвящена статья профессора Поморского государственного университета (Архангельск) М.Н. Супруна, опубликованная в журнале «Отечественная история» №3 за 1996 год. Он подсчитал энергоемкость всех 5 млн. тонн ленд-лизских продуктов в килокалориях и сравнил полученную цифру с калорийностью среднего рациона для бойца нашей действующей армии. Получилось, что **«продовольствия, поставленного в СССР по ленд-лизу, хватило бы для того, чтобы кормить армию в 10 млн. человек в течение 1688 суток, т.е. в течение всей войны».**

Но не стоит забывать, что поступало продовольствие, как и все другое, очень неравномерно: значительно меньше обещанного в начале войны и с превышением оговоренного, чтобы погасить предыдущие недопоставки, в ее конце. Поэтому, например, американскую тушенку на своем столе некоторые советские граждане помнили спустя год или два после окончания войны, но лишней она не была, очевидно, и тогда.

Нельзя не согласиться с мыслью, высказанной М.Н.Супруном в конце его статьи: **«Известно, что в годы минувшей войны Советский Союз только от голода потерял миллионы своих граждан. А сколько миллионов он потерял бы еще, не будь продовольственного ленд-лиза? Союзническая помощь в этом отношении не подлежит никакому исчислению – она неоценима».**

Продовольствие нашей стране от союзников шло не только по ленд-лизу, немалые поступления продуктов питания были помощью гуманитарной и благотворительной.

В основном через Тихий океан поступала гуманитарная помощь по линии Красного Креста. Это были самые витаминные и калорийные продукты и еще медикаменты.

Третьим видом была помощь благотворительная от Обществ поддержки русских, которые все были объединены под председательством мистера Е.С.Картера из Института тихоокеанских отношений (Мемуары посла США в СССР адмирала Стэндли «Admiral Ambassador to Russia» by William H. Standley and Artur A. Ageton, Chicago, 1955). Само название института говорит о маршруте этих поставок. Они предназначались в основном для гражданского населения, кроме продуктов, включали еще одежду и обувь.

Не знаю точно, относилась ли к этому объединению деятельность различных религиозных конфессий, которые тоже немало потрудились для того, чтобы помочь воюющей России и, разумеется, по преимуществу продовольствием.

В отнюдь не голодающей Америке в годы войны получило широкое распространение огородничество на балконах. Это простые люди старались, как могли, помочь сражающимся с фашистами русским.

Был еще один канал поступления продовольствия, тоже в основном через Тихий океан, поскольку здесь работали только советские суда — как уже было сказано, ни одного иностранного флага не было в советских дальневосточных портах за все годы войны. Наши моряки, ходившие в Америку, на свои весьма скромные валютные заработки покупали преимущественно продукты питания. Они рассказывали, что в последних рейсах, уходящих из Америки в сентябре 1945 года, продовольствием забивали свои каюты так, что не оставалось места для отдыха и спать приходилось по очереди, благо вахтовое расписание работы на судне это позволяло.

## **ПРОИСШЕСТВИЕ С «ОДЕССОЙ» И КОНЕЦ ЕЕ БИОГРАФИИ**

Жители Дальнего Востока, даже заключенные, составлявшие значительную часть населения, не голодали так, как те, кто оказался в оккупации и, тем более, ленинградцы. Но питание было весьма скудным.

Недаром все, кто жил в Петропавловске в октябре 1943 года, помнят о дополнительном питании, доставшемся им вследствие происшествия с либерти «Одесса».

В передаче, прошедшей 27 января 2005 года на радио ГТРК Камчатка, сотрудница Государственного архива Камчатской области Е.П. Абрамова сказала, что это была авария

или крушение. Она процитировала хранящийся в архиве документ, составленный в Обкоме партии. Но в этом же архиве мне удалось найти другой документ: «Нотариальный реестр 1943 г.», где есть запись с порядковым номером 2360 от 16 октября: **«Составлен акт о морском протесте по заявлению капитана парохода «Одесса» Иванова Ивана Федоровича»**. Самого акта нет потому, как объяснила мне в свое время сама Елена Павловна, что акты хранятся 3-5 лет. Еще раньше – потому и стала искать акт – я познакомилась с бывшим в этом рейсе матросом и позже ставшим капитаном Борисом Адриановичем Школиным, который ходил вместе с капитаном И.Ф. Ивановым в нотариальную контору для составления морского протеста.

Б.А. Школин был уверен, что взрыв в кормовой части левого борта «Одессы» произошел от попадания торпеды. Поиск, подробно описанный в моей книге «Ленд-лиз. Тихий океан» в главе «Либерти «Одесса», начало биографии», позволил с высокой степенью вероятности утверждать, что «Одессу» в Авачинском заливе в ночь на 4 октября 1943 года торпедировала американская субмарина S-44, которая сама вскоре была потоплена японским противолодочным кораблем у острова Парамушир.

В октябре 1943 года на Камчатку прилетел И.Д. Папанин, уполномоченный Государственного Комитета Обороны. Это по его указанию было принято партийное решение о направлении жителям Камчатки соленого, но просушенного риса. Под присмотром Папанина «Одесса» была отремонтирована на построенной в Петропавловске перед войной судовой верфи так, что никто из тех, кто плавал на ней позже, не знал об огромной пробоине, в которую смог войти мотобот, развернуться и выйти из нее – мне повезло застать в живых человека, который был на том мотоботе.



«Одесса» была последним либерти, оставшимся с войны во Владивостоке, а недавно выяснилось, что и последним в мире. Она много лет стояла у Калининской переправы в качестве плавучей мастерской холдинговой компании «Дальморепродукт». Когда я была там в 1995 году, снять след от пробоины фотоаппаратом не получилось. Можно было бы снять видеокамерой, но у меня ее не было, а никто из тех, кого я просила об этом, так и не собрался выполнить мою просьбу.

В 2002 году телеканал ГТРК «Владивосток» сделал цикл из двух передач в честь 60-летия со дня подписания Соглашения о ленд-лизе между СССР и США. В них «Одесса» как воплощение ленд-лиза была снята с разных сторон, кроме той, где пробоина. Работа эта была сделана по инициативе консультанта по вопросам истории многих командующих ТОФом Александра Ивановича Груздева, который даже книгу мою редактору подарил. Но редактор в нее заглянуть не изволил. Передачи у него получились в традициях самых унылых образцов советского времени – Александр Иванович прислал мне видеопленку с этими передачами.

«Дальморепродукт» обанкротился. Зимой 2003-2004 годов «Одессу» увели из Владивостока и сдали «на гвозди». Никто во Владивостоке не озаботился тем, чтобы превратить ее в музей. Этим озаботились было американцы из общественной организации любителей судов типа «Либерти», но они опоздали. Зато группа камчатских любителей подводных погружений оказалась озабочена тем, чтобы поднять со дна американскую субмарину, торпедировавшую «Одессу». Средств для этого, однако, не нашли.

**наверх**

## КОКТЕЙЛЬ МОЛОТОВА

Капитан парохода АКОфлота «Якут» Павел Дмитриевич Киселев за войну ходил на нем в Америку трижды.

В последнем рейсе 1944 года после ремонта в Портленде «Якут» вез из Америки взрывчатку. Павел Дмитриевич рассказал: «Примерно в августе месяце мы привезли взрывчатку в устье Амура. В лимане выгружались на мелкосидящие пароходы, которые уходили вверх по реке. Отгрузившись до осадки, возможной для прохода через лиман по фарватеру, мы последние тысячу с чем-то тонн увезли сами вверх по Амуру. Выгрузили между Николаевском и Комсомольском — там какой-то портпункт был у военных, названия не помню, перевалочная база.

Второй рейс был в 1943 году без ремонта, тогда из порта Олимпия в Находку привезли продовольствие. А первый рейс начинался еще до войны».

Международная обструкция, которой Советский Союз подвергся за нападение на Финляндию в 1939 году, к началу 1941 года смягчилась в основном усилиями американского президента Рузвельта. Вследствие этого ряд судов советского торгового и рыбацкого флота были направлены на ремонт в города западного побережья США.



Пароход «Якут» и его капитан П.Д. Киселев

«На ремонт в Сан-Франциско, — рассказывал П.Д.Киселев, — вышли из Владивостока в конце февраля 1941 года, не везли туда ничего. Пришли примерно 4 апреля. К этому времени в Сан-Франциско из Петропавловска уже прибыл наш пароход «Эскимос». Месяц простояли в ожидании ремонта, потом вместе с ним были поставлены на ремонт в один завод компании «Бетлахем стил компани». О стоявших в Сан-Франциско в ремонте других советских судах даже не слышали — город огромный, заводов много. О ремонте «Мичурина» я узнал, потому что, когда вернулись, мы с ним встретились здесь, во Владивостоке. На нем был капитан Войтенко Василий Тимофеевич, он потом работал у нас на Камчатке в АКО. В США жила его сестра, эмигрировавшая еще до революции, они встречались, когда он был там в ремонте, привез от нее много подарков жене и детям. На него донесли. Когда после ремонта «Мичурин» пришел во Владивосток, его встретила комиссия во главе с Белаховым — был такой начальник политотдела ДВГМП, и Войтенко посадили месяцев на семь. Потом суд его оправдал. После оправдания его восстановили в партии, а визу не открыли. Он перешел в АКОфлот на «Ительмен», но в Америку его не пускали, отправляли в отпуск, и на «Ительмене» туда ходили другие капитаны.

Окончили ремонт мы в июле месяце, — продолжал Павел Дмитриевич. — В Сан-Франциско взяли краны паровые железнодорожные и разный мешочный груз между кранами в трюма забили для сепарации. Из Сан-Франциско в половине груза ушли в Ванкувер-Канадский, там погрузили в твиндек и на палубу 1,5 тысячи тонн зажигательной противотанковой жидкости в бочках — ее потом назвали «коктейль Молотова». И все это привезли уже в сентябре во Владивосток. Жидкость была закуплена в Англии, ее вроде сам Молотов заказывал. Англичане готовились к высадке немцев и приготовили эту смесь, чтобы их встречать, а Гитлер напал на нас. В начале войны прорваться с этим грузом в Мурманск не могли из-за охраны немцами морских коммуникаций, поэтому она была отправлена из Англии через Атлантику в Канаду, в Монреаль, оттуда по железной дороге в Ванкувер на западном



побережье, оттуда через Тихий океан, Берингово и Японское море во Владивосток».

Из Владивостока по железной дороге «коктейль Молотова» прибыл в Москву, совершив без малого кругосветку. С бутылками, наполненными этой зажигательной смесью, шли на танки защитники Москвы.

В наши дни некоторые журналисты, полагая, что демонстрируют свою эрудицию, называют все, что горит, «коктейлем Молотова». Например, на открытии (или закрытии) Олимпийских игр в Турине ведущий репортаж сообщил, что за спиной мотоциклистов, проезжавших в торжественной процессии вокруг стадиона, горит именно «коктейль Молотова». Нелепость подобных речей, зная вышесказанное, можно оценить в полной мере.

**наверх**

## **ГОРДОСТЬ РЫБАЦКОГО ФЛОТА КАМЧАТКИ ЛЕДИ КАПИТАН АННА ЩЕТИНИНА (26 февраля 1908г. – 25 сентября 1999 г.)**

Женщины-капитаны были и до нее: на спортивных парусниках, на речных судах. Она стала первой женщиной, поднявшейся на капитанский мостик океанского транспорта. Произошло это в 1935 году на перегоне крупнотоннажного судна, первого приобретенного для АКОФлота в Германии и названного «Чавыча». Маршрут из Гамбурга в Петропавловск пролегал вокруг Европы и Азии. Приход «Чавычи», которая привезла оборудование для строящейся судоремонтной верфи, стал праздником для всего города – пароход и его капитана встречали приветственными гудками суда, стоявшие на рейде и у причалов, на пирсе был митинг, а вечером салют.



В 1936 году капитан *Анна Ивановна ЩЕТИНИНА* за работу в АКО была награждена орденом Трудового Красного Знамени – тогда это была высшая и редкая награда. Орден вручали в Москве, она была приглашена на прием к наркому А.И. Микояну. Один из ветеранов рыбной промышленности рассказывал, что и годы спустя она с гордостью говорила о себе: «Я – рыбный капитан».

В годы войны А.И.Щетинина работала на судах ДВГМП, первым рейсом через Тихий океан привела на ремонт в Канаду очень старый пароход «Карл Либкнехт». Своей компетентностью и обаянием она завоевала сердца канадцев настолько, что, как рассказывали моряки-ветераны, «они из уважения к ней к старой трубе приделали новый пароход». Когда на ту же верфь пришла на ремонт «Чавыча» и стало известно, кто был ее первым капитаном, ремонт судну был сделан с особой тщательностью.



На борту «Чавычи» капитан  
А.И. Щетинина и помполит  
И.А. Поздняков



На приеме у наркома А.И. Микояна

Авторитет капитана Щетининой был так велик, что ей доверили принять второй переданный в ДВГМП сварной сухогруз типа «Либерти», который назвали «Жан Жорес». Третье либерти (название первого судна серии стало нарицательным) принял капитан И.А. Ман. Когда оба судна стояли на переоборудовании в Лос-Анджелесе, их экипажи были приглашены в Голливуд. Но это была не просто экскурсия, экскурсии не были редкостью, их организацией занималось советское консульство. Фирма «XX век Фокс» устроила для экипажей либерти, возглавляемых легендарными капитанами, прием.

В 1943 году Анна Ивановна стала членом ВКП(б) (Всесоюзная коммунистическая партия большевиков) – во время войны это было свидетельством высокой гражданственности. За работу в военные годы она была награждена орденом Красной Звезды\*.

За послевоенную работу ей было присвоено звание Героя социалистического труда.



На приеме в Голливуде:  
крайняя слева А.И. Щетинина, за нею И.А. Ман



О своем жизненном и профессиональном пути А.И.Щетинина рассказала сама в книге «На морях и за морями», выдержавшей три издания. Четвертое с названием «На разных морских дорогах», дополненное главой «О людях хороших», вышло в 1994 году. Все издания вышли во Владивостоке, Анна Ивановна стала членом писательской организации Приморья. Капитан Алексей Павлович Яскевич, которого в списке легендарных капитанов времен войны коллеги ставили на первое место, сказал о Щетининой: «Анна Ивановна – это личность: и капитан, и человек».

Мне довелось познакомиться с А.И.Щетининой в 1991 году, в 1992-м сделать с ее участием передачу на телевидении Владивостока. Судить о ней как о капитане сама не имею права, суждение об этом капитана №1 не вызывает сомнений. А вот то, что сказал А.П. Яскевич о Щетининой-человеке, могу подтвердить – Анна Ивановна была крупной и привлекательной личностью.

---

\* В 2009 году удалось получить справку о наградах А.И.Щетининой из Государственного архива Российской Федерации (ГА РФ). В ней сказано, что за работу в годы войны она была награждена еще медалями: «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией», «За победу над Японией» и орденами: Ленина и Отечественной войны II степени. Второй орден Ленина был получен в комплекте со Звездой Героя социалистического труда.

**наверх**

**ГЛАВНЫЙ ВОЕННЫЙ ЛОЦМАН КАМЧАТКИ**  
**М.В.СТУКАЛИН**  
**(9 ноября 1901 г. – 27 февраля 1961 г.)**

ВЛП Петропавловск-Камчатской военно-морской базы (ПКВМБ) в бухте Ахомтен имел номер 3. Военная гидрография, частью которой является военно-лоцманская служба, размещалась в Петропавловске в доме, на месте которого после войны было построено здание Обкома партии с колоннами, памятник Чарльзу Кларку остался на прежнем месте.



Работу 3-го ВЛП в Ахомтене организовал и возглавлял ее почти до самого конца войны, когда его направили в один из освобожденных от японцев портов Кореи, *Михаил Васильевич СТУКАЛИН*.

У И.К. Краснопоясовского, ставшего в конце войны начальником ВЛП в Ахомтене, сохранилась справка, из которой следует, что ЗА ВРЕМЯ РАБОТЫ ВЛП ВОЕННЫЕ ЛОЦМАНЫ ПРОВЕЛИ В ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ И ОБРАТНО ПРИМЕРНО 5 000 РАЗНЫХ ТИПОВ СУДОВ И ВОЕННЫХ КОРАБЛЕЙ. БЕЗ ЕДИНОГО ЧП (чрезвычайного происшествия).

Максимальной интенсивности работа достигла в конце 1944-го – первой половине 1945 года, когда американцы увеличили поставки, чтобы обеспечить вступление СССР в войну с Японией. В ЭТОТ ПЕРИОД ИЗ АХОМТЕНА В ПЕТРОПАВЛОВСК ВОЕННЫЕ ЛОЦМАНЫ ПРИВОДИЛИ **ЕЖЕМЕСЯЧНО ОКОЛО 300 СУДОВ**. ДЛЯ СРАВНЕНИЯ: **ВО ВСЕХ КОНВОЯХ С АББРЕВИАТУРОЙ PQ** В НАШИ СЕВЕРНЫЕ ПОРТЫ БЫЛО ОТПРАВЛЕНО ЗА ГОД С ЛИШНИМ 291 СУДНО («Северные конвои», Архангельск, 1991).

М.В.Стукалин был моряком всех ипостасей. В 19 лет со второго курса Самарского университета он пошел добровольцем в РККФ (Рабоче-Крестьянский Красный Флот), попал в гидрографические части. После учебы в Ленинграде служил на Дальнем Востоке. Вышел в отставку и работал в Управлении Севморпути начальником службы проводки Восточного сектора Арктики. В 1939 году он переехал на Камчатку, работал лоцманом и начальником рыбного порта АКО. Снова был мобилизован в ВМФ 1 августа 1941 года. После войны служил в Даляне, Владивостоке, в Центральной гидрографии ВМФ в Ленинграде. Выйдя в отставку, вернулся на Камчатку, работал капитаном-наставником в Камчатрыбпроме. Умер, не дожив до 60-ти – сердце. Похоронив его, родные с Камчатки уехали и вскоре тоже ушли из жизни.

Могила М.В. Стукалина на кладбище у Халактырского аэропорта была найдена в 2001 году. Нашли ее друг детства сына Стукалина Вадим Валентинович Бооль, известный на Камчатке своими тщательными краеведческими исследованиями, и Татьяна Александровна Шубина, активный турист и организатор краеведческой работы. В 2005-м к юбилею Победы гидрографы, служившие в Петропавловске, привели могилу главного военного лоцмана в достойный вид.

В.В. Бооль помог мне составить текст памятной доски о работе 3-го ВЛП в Ахомтене. Рекламная студия «ЩОРС» изготовила ее безвозмездно. Летом 2005 года [памятная доска для бухты Русской](#) демонстрировалась в Военно-историческом музее.

К сожалению, доставить ее в бухту Русскую удалось только

в октябре 2005 года перед самым снегом.

Привезли и установили ее там пограничники.



Дом, где размещалась военная гидрография

В 2006 году накануне Дня ВМФ представители командования Войск и Сил на Северо-Востоке России впервые почтили память главного военного лоцмана Камчатки. Цветы на могилу М.В. Стукалина возложили контр-адмиралы А.В. Витко и Ю.Ю. Бердников, капитан 1-го ранга А.Ф. Зеньков, капитан 2-го ранга С.Н. Самусик.



Памятная доска для бухты Русской (Ахонтен)  
установлена пограничниками в октябре 2005 г.

[наверх](#)



## **СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКОГО МОРСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА (ПКМТП)**

**История, как известно, не знает сослагательного наклонения. Но в математике, науке самой точной, базовой для других наук, существует ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ОТ ПРОТИВНОГО. Попробуем, используя этот метод, уяснить роль ленд-лиза для нашего города и всей Камчатки.**

Перед войной Петропавловск имел два маломощных причала рыбного порта, к ним не могли швартоваться суда даже среднего тоннажа, выгрузка-погрузка производилась катерами и баржами. Зимой обходились и вовсе без них – привезенное выгружали на лед и доставляли на склады на Озерновской косе на лошадях или собачьими упряжками.

В годы войны Петропавловск стал перевалочной базой для судов, работавших на линии Америка – Владивосток. Причин для захода сюда было несколько.



Разгрузка парохода "Ительмен"  
в Авачинской губе, 1930-е годы

Первые грузы военной помощи были оставлены в Петропавловске уже осенью 1941 года из-за образовавшегося к сентябрю большого затора в порту Владивостока. Резкий спад отправок через Тихий океан по этой причине хорошо виден в таблице помесечных отправок из книги В. Моттера (июль – ноябрь 1941 г., тысячи дл.т: 28 – 93 – 28 – 17 – 14). И в последующие военные годы заторы во Владивостоке заставляли разгружать суда в Петропавловске.

Большинство судов тогда работало на угле, им нужен был заход для бункеровки. Работавшие на мазуте тоже могли здесь заправиться. Все суда могли пополнить запасы воды.

В зимнее время, когда льды в Охотском море и проливе Лаперуза закрывали проход к Владивостоку, в Петропавловск заходили для полной выгрузки. Незамерзающий Сангарский пролив японцы для прохода советских судов закрыли, путь вокруг Японских островов через Корейский (Цусимский) пролив был долгим и опасным, его использовали для отправки только самого необходимого.

Летом суда с грузами военными и стратегическими, которые нельзя было везти через контролируемый японцами пролив Лаперуза, разгружали в Петропавловске частично, чтобы они могли, уменьшив осадку, пройти мелководьями Амурского лимана и Татарского пролива к Владивостоку.



Петропавловский порт до войны, вид с Петровской сопки, справа - причал рыбного порта, слева еле видна портовая коса.

Задачи, поставленные войной, потребовали строительства в Петропавловске морского торгового порта, то есть ИНЖЕНЕРНОГО СООРУЖЕНИЯ, К ПРИЧАЛАМ КОТОРОГО МОГУТ ШВАРТОВАТЬСЯ КРУПНОТОННАЖНЫЕ СУДА.

НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО В 1942 ГОДУ ПО ИНИЦИАТИВЕ А.А. АФАНАСЬЕВА, который был тогда начальником ДВГМП и уполномоченным ГКО по Дальнему Востоку. С началом навигации он направил на Камчатку комплексную проектно-строительную экспедицию во главе с Н.А. Баландиным. Ей вдогонку вышло Постановление Совнаркома №99-РС от 29.05.42 г. и Приказ НКМФ №1-ДВ от 8.06.42 г. "О строительстве Петропавловского-на-Камчатке порта" (Государственный архив Камчатской области, ф.367, оп.1, д.3, лл.70-71).

ПОД РУКОВОДСТВОМ Н.А. БАЛАНДИНА ВЕЛОСЬ ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ОДНОВРЕМЕННО НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДВУХ ПЕРВЫХ НЕКАПИТАЛЬНЫХ ПРИЧАЛОВ. По завершении проектных работ осенью того же года его с Камчатки отозвали, строительство продолжилось без него.

ПЕРВЫЙ ДЕРЕВЯННЫЙ ПРИЧАЛ ТОРГОВОГО ПОРТА НА УГОЛЬНОЙ ПРИСТАНИ У МЫСА СИГНАЛЬНОГО ВСТУПИЛ В СТРОЙ ЛЕТОМ 1943 ГОДА. Чуть раньше там же причал построили рыбаки АКО. Пароходы времен войны, как уже было сказано, работали в основном на угле, потому эти причалы были нужнее всего. Строительство второго причала торгового порта было завершено в конце года у места, где сейчас стоит памятником разделенной собственности полуразрушенное здание Морского вокзала (оно относится к собственности федеральной).

Поток грузов военной помощи, поступающий через Тихий океан, нарастал.



Порт Петропавловска, конец октября 1945 г., вид с Никольской сопки.

16 октября 1943 года ГКО и Совнарком приняли решение, на основе которого 23 октября того же года наркомат Морфлота издал приказ №366 о строительстве в Петропавловске-Камчатском капитального механизированного морского торгового порта. Проектная мощность первой очереди 1 миллион тонн годового грузооборота. Этим же приказом

образовано самостоятельное, не зависимое от Владивостока управление\* порта. Приписная к Владивостоку (так в документе, найденном С.В. Гавриловым и опубликованном в его статье «О пароходах и о датах» в газете «Вести» 6 августа 2004 г.) управленческая структура наркомата Морфлота, использующая на договорных условиях причалы АКО, появилась в Петропавловске еще весной 1926 года. Но относить к этому времени появление порта нельзя, потому что, повторю, главной составляющей современного порта являются причалы.

**КАПИТАЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ВОЗГЛАВИЛ** *Алексей Николаевич ВИНОГРАДОВ*, совмещая по собственной инициативе обязанности начальника и главного инженера строительной конторы «Морстрой». Он прибыл в Петропавловск 5 декабря 1943 года на крупнотоннажном пароходе «Белоруссия», груженном оборудованием и материалами. Вместе с ним приехали его семья и группа инженеров – собранная им команда руководителей стройки.

Стройка была уникальной: в период, когда на другом конце страны идет война не на жизнь, а на смерть, в зоне высокой сейсмичности, при тяжелом рельефе местности и суровом климате, с немалыми проблемами со строительными материалами, жильем для рабочих и многими другими порт был построен в рекордные сроки. **ПЕРВЫЙ КАПИТАЛЬНЫЙ ПРИЧАЛ, ОБОРУДОВАННЫЙ 100-ТОННЫМ КРАНОМ, СДАН УЖЕ В АПРЕЛЕ 1944 ГОДА. К ФЕВРАЛЮ 1945 ГОДА СДАНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПРИЧАЛЬНАЯ СТЕНКА, КОТОРАЯ В ДОКУМЕНТАХ НАЗЫВАЕТСЯ «НАБЕРЕЖНАЯ ТРЕХ ПРИЧАЛОВ».** В первую очередь порта вошли и два некапитальных причала, которые были построены в 1943 году, всего – 6 причалов (сейчас их 12).

---

\* В конце октября 2003 года в Петропавловске было торжественно отмечено 60-летие ПКМТП. Но ни начало строительства, ни начало работы причалов на эту дату не приходится. Правление ОАО, таким образом, пышно отметило свой собственный юбилей.

### **ГЛАВНЫЙ СТРОИТЕЛЬ КАМЧАТКИ А.Н. ВИНОГРАДОВ (22 ноября 1901 г. – 31 марта 1992 г.)**



А.Н. Виноградов,  
снимок 1940-х годов

«Краткую записку об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942-1945 годах» Алексей Николаевич подготовил и передал в наш Краеведческий музей не позже 1984 года. Она пролежала там больше 10 лет, опубликована была в журнале «Краеведческие записки» только в 1995 году, когда автора не было в живых уже три года.

Борис Павлович Проценко прибыл в Петропавловск тоже 5 декабря 1943 года на пароходе «Белоруссия» вместе с А.Н. Виноградовым, он работал на стройке механиком гидроучастка, а закончил свою трудовую деятельность заместителем председателя Мурманского горисполкома по строительству. Виноградова он называл своим учителем и образцом руководителя на стройке. Еще Б.П.Проценко считал, что **ЧЕЛОВЕК, КОТОРОМУ В ГОДЫ ВОЙНЫ ДОВЕРИЛИ ТАКУЮ СТРОЙКУ, БЫЛ ТОГДА ЛУЧШИМ В СТРАНЕ ГИДРОСТРОИТЕЛЕМ.**

Отозванный с Камчатки весной 1945 года А.Н.Виноградов вернулся в Петропавловск в 1949 году и, как говорил сам, продолжал строить порт и город. Выйдя на пенсию в 1962 году,



он уехал туда, где родился, работал после войны и умер в 1992 году, когда его родной город снова стал называться Санкт-Петербургом.

ВСЕ, ПОСТРОЕННОЕ НА КАМЧАТКЕ ПОД РУКОВОДСТВОМ А.Н. ВИНОГРАДОВА, С ЧЕСТЬЮ ВЫДЕРЖАЛО 3 СИЛЬНЕЙШИХ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ, СЛУЧИВШИХСЯ В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ В XX ВЕКЕ.

ЗА ПОРТ, ПОСТРОЕННЫЙ В ГОДЫ ВОЙНЫ, А.Н.ВИНОГРАДОВ БЫЛ НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ ЛЕНИНА – я видела у него этот орден. Но в картотеке награжденных Государственного архива Камчатской области этой награды не было. О стройке военных лет камчатские краеведы не спешили собирать сведения, хоть В ПАРТИЙНЫХ ДОКУМЕНТАХ ЭТА СТРОЙКА НАЗВАНА «ОБЪЕКТОМ №1» («Камчатская область в годы войны: сборник документов», П-К, 1975).



Инженеры на стройплощадке:  
справа - А.Н. Виноградов, второй слева  
Б.П. Проценко

В наступившем XXI веке самый старательный исследователь камчатских архивов Сергей Витальевич Гаврилов разыскал и опубликовал в выпусках «Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки» найденные им материалы. В выпуске 8, вышедшем в 2005 году, есть два доклада, сделанных на пленуме Обкома партии в феврале 1944 года: Я.Я.Завадского «О работе Петропавловского-на-Камчатке порта за 1943 г. и задачах на 1944 г.» и самого А.Н.Виноградова «О строительстве Петропавловского порта». Сведений об ордене Ленина С.В.Гаврилов в камчатских архивах не нашел ни в государственном, ни в партийном.

Справку из Управления президента РФ по кадровым вопросам и государственным наградам удалось получить мне только в апреле 2005 года, к юбилею Победы.

Указанная в справке медаль «За трудовое отличие», судя по дате, получена А.Н.Виноградовым за работу по укреплению причалов Владивостокского МТП в начале войны. А «проявленное при этом мужество» состояло в том, что сорокалетний Алексей Николаевич надевал водолазный скафандр и обследовал причалы под водой, чтобы их укрепление было выполнено на самом высоком уровне, как и все, что он делал.

Учителем А.Н.Виноградова называли многие из тех, кто работал с ним на Камчатке во время и после войны. Можно считать, что он создал здесь гидростроительную школу, которую пытаются, но так до конца и не могут уничтожить некоторые имеющие власть камчатские деятели. Тоже называющий себя учеником Виноградова бывший председатель Камчатского облисполкома, по нынешней терминологии губернатор Камчатки Н.А. Синетов написал: **«История Камчатки в годы войны велика, и морской порт сыграл в этом немаловажную роль, в чем большая заслуга Виноградова А.Н.»**.



Ответ на запрос А. Паперно

Памятная доска главному строителю Камчатки А.Н. Виноградову была изготовлена студией «ЩОРС» тоже безвозмездно и установлена на доме №36 по улице Ленинской. Открыта она была в октябре 2002 года незаконно. Узаконили ее решением Городской Думы только в 2004-м.

А в юбилейном 2005-м никто на Камчатке из озабоченных патриотическим воспитанием представителей власти выборной и назначенной, военной и гражданской, партийной и церковной, профсоюзной и «четвертой» в своих публичных выступлениях не сказал ни слова о военно-трудовом подвиге, совершенном в годы Второй мировой войны. Никто из них за весь юбилейный год не добрался не только до могилы главного военного логиста Камчатки на кладбище у Халактырского аэропорта, но даже, проезжая не по одному разу на дню по улице Ленинской мимо, не остановился у памятной доски главного строителя Камчатки, не принес двух цветочков. Никто не сделал этого даже в День рыбака, митингуя через улицу от нее возле остановки «Аллея флота» на Аллее морской славы у стендов памяти морских трагедий.

Флота не стало. Слава, кроме слова на закладном камне, на этой аллее так и не появилась. Только морские трагедии присутствуют на ней. О них, разумеется, надо помнить и, наверное, изучать их, чтобы иметь возможность избежать бесславной гибели. Но воздавать почет таким трагедиям в дни профессионального праздника надо ли?

Только 17 октября 2006 года у этой памятной доски, говорят (меня в городе не было), появилось руководство города чуть не в полном составе, но узнали об этом немногие – в объектив телекамеры это явление не попало. Мне удалось получить копию видеосюжета. На экране ГТРК показали группу школьников совсем не старших классов и Ирину Васильевну Витер. Одна из официальных камчатских краеведов, главный специалист Краевой научной библиотеки сказала: «**Виноградов Алексей Николаевич был одним из первостроителей порта**», ничего к этому не добавив.



ОБЩЕИЗВЕСТНО, ЧТО ПЕРВОСТРОИТЕЛЯМИ НАЗЫВАЮТ РАБОЧИХ, КАК ПРАВИЛО НЕКВАЛИФИЦИРОВАННЫХ, поскольку на любой стройке первые работы – земляные, кроме умения обращаться с киркой, лопатой и тачкой, ничего другого они не требовали, во всяком случае в Петропавловске в годы войны. А ВИНОГРАДОВ БЫЛ ИНЖЕНЕРОМ МИРОВОГО УРОВНЯ. И НЕ БЫЛ ОН ПЕРВЫМ ДАЖЕ СРЕДИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТРОЙКИ, ПЕРВЫМ БЫЛ Н.А. БАЛАНДИН, по свидетельству которого первостроителями ПКМТП в 1942 году были заключенные. Об использовании труда заключенных на этой стройке С.И. Соколова, бывшая в 1990-е годы заместителем директора Краеведческого музея по науке, нашла материалы в камчатских архивах и опубликовала статью «Петропавловский порт: год 1942-й» в «Краеведческих записках-1996», вышедших в 1997 году.

Самое интересное заключается в том, что ИРИНА ВАСИЛЬЕВНА ВСЕ ЭТО ПРЕКРАСНО ЗНАЛА, она тогда тоже работала в Краеведческом музее, именно ей я принесла привезенную из Владивостока в начале 1990-х годов копию проекта двух первых некапитальных причалов с пояснительной запиской, и она делала выписки из этой записки. ПОЛУЧАЕТСЯ, ОДНА ИЗ ВЕДУЩИХ КАМЧАТСКИХ КРАЕВЕДОВ ЛГЛА ПЕРЕД ТЕЛЕКАМЕРОЙ У ПАМЯТНОЙ ДОСКИ ГЛАВНОМУ СТРОИТЕЛЮ ГОРОДА.



Памятную доску на доме №36 по  
улице Ленинской открывают  
А.Паперно и  
А. Сташевский

И.В.Витер перешла в конце 1990-х годов в Областную, ставшую теперь Краевой научную библиотеку. В 2000 году в честь 260-летия города она сделала там выставку о застройке Петропавловска по десятилетиям, выставка висела больше года. НА СТЕНДЕ 1940-х ГОДОВ НЕ БЫЛО ДАЖЕ УПОМИНАНИЯ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОРТА, БЕЗ КОТОРОГО ГОРОДА НЫНЕШНИХ РАЗМЕРОВ БЫТЬ НЕ МОГЛО.

Есть еще много задокументированных примеров подобной деятельности ее и некоторых других наших официальных историков и краеведов. Такая деятельность заставляет вспомнить слова Мигеля Сервантеса: **«Лживых историков следует казнить как фальшивомонетчиков»**. Однако у наших власть имущих эти фальшивомонетчики пользуются большим почетом.

Кстати, «казнить» вовсе не значит лишать жизни. В Библии рассказано о казни вечной жизнью, еще известна казнь гражданская. В любом случае это жестокое наказание. Разумным людям остается согласиться со сравнением и мнением Сервантеса.

Вернемся к **ДОКАЗАТЕЛЬСТВУ ОТ ПРОТИВНОГО**. Представим, что к концу войны в Петропавловске не появился мощный современный торговый порт.

Еще до войны в планах развития Севморпути было строительство ПКМТП, только вряд ли такого мощного. Дело не дошло даже до проектирования, было всего несколько изыскательских экспедиций. А в годы послевоенной разрухи до этой стройки руки дошли бы очень не скоро. Петропавловск на долгие годы оставался бы поселением, которое городом можно было называть с большой натяжкой.

**Это значит, НЕ ПОЯВИЛОСЬ БЫ НА СВЕТ АБСОЛЮТНОЕ БОЛЬШИНСТВО ТЕХ, КТО РОДИЛСЯ В ПЕТРОПАВЛОВСКЕ ПОСЛЕ ВОЙНЫ. По той простой причине, что не встретились бы здесь их родители – негде было бы встретиться. НЕ ИМЕЛИ БЫ ВОЗМОЖНОСТИ ПРИЕХАТЬ СЮДА В БОЛЬШИНСТВЕ СВОЕМ ТЕ, КТО ПРИЕХАЛ ПОСЛЕ ВОЙНЫ НА КАМЧАТКУ за длинным рублем. И даже «за туманом и за запахом тайги» приехало бы куда меньше народу.**

**Примерьте к себе это допущение – тогда, наверное, поймете, что значит для нашего города порт, возникший для перевалки грузов ленд-лиза, построенный в значительной мере из материалов ленд-лиза и ленд-лизовской техникой.**

**ПОРТ ОПРЕДЕЛИЛ ПОСЛЕВОЕННОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И ПЕТРОПАВЛОВСКА, И ВСЕЙ КАМЧАТКИ.**

**наверх**

## **% ЛЕНД-ЛИЗА**

О запрещенной книге “Военная экономика СССР в период Отечественной войны 1941-1945 гг.” (М., 1947), написанной Н.А.Вознесенским, возглавлявшим многие годы Госплан СССР, мне рассказал при нашей встрече в Москве весной 1992 года вице-адмирал в отставке Григорий Иванович Щедрин. Он объяснил, что книга была запрещена, потому что автор был репрессирован.

Спецхраны тогда уже открылись, и книгу мне в Исторической библиотеке выдали. Она оказалась небольшого формата, объемом всего 192 страницы. Но, сознаюсь, прочитать ее я так и не смогла, хотя пыталась сделать это раза три. В этой книге через две фразы на третью следовали хвалы «отцу и учителю», часто встречались проценты, не «подпертые» ни с одной стороны, в выкладках концы с концами не сходились — читать такое мне было не под силу. Американское словосочетание *ленд-лиз* в ней отсутствовало вовсе, упоминалась военная помощь. Практически наверняка все это было работой редакторов издательства «Политиздат», выпустившего книгу.

Но одна цифра из книги Н.А.Вознесенского имела, даже когда она была запрещена, и имеет сейчас широкое хождение — это 4%, которые составили поставки по ленд-лизу к объему произведенного в нашей стране за все военные годы. Думаю, никому не под силу проверить эту цифру. Да и необходимости в этом, пожалуй, нет.

Приведу мнение уже названного Александра Ивановича Груздева, капитана 1-го ранга в отставке, автора книг об истории Дальнего Востока, действительного члена Русского Географического общества, консультанта командующих ТОФом по вопросам истории. В газете «Боевая вахта» от 9.01.97 г. он написал: **«Конечно, если считать, как у нас было принято, по валу, то, наверное, эта цифра (4%) справедлива. Но нельзя же одну тонну веса боевого самолета приравнивать к одной тонне вагонеток для углеотвала, а тонну тушенки — к тонне веса живого скота, предназначенного на убой».**

Могу добавить, что многие наши исследователи сравнивают цифры поставленных по ленд-лизу и произведенных в СССР самолетов, танков и другой военной техники, **НЕ УЧИТЫВАЯ ПОСТАВОК МЕТАЛЛОВ, ИСПОЛЬЗОВАННЫХ СОВЕТСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ.** А металлов разных и необходимых в производстве вооружения было поставлено свыше 3,6 млн. тонн. И ПОЧТИ 2,2 МЛН. ТОНН НЕФТЕПРОДУКТОВ СЫГРАЛИ ВО МНОГИХ СЛУЧАЯХ РЕШАЮЩУЮ РОЛЬ – об этом внятно сказано в самой убедительной из всего сборника «Ленд-лиз и Россия» статье А.А. Матвейчука «Высокооктановая составляющая ленд-лиза».

В продолжении статьи А.И.Груздева в «Боевой вахте» написано: **«Известно, что по ленд-лизу в СССР поставлялись стратегические, жизненно необходимые для фронта и тыла грузы, номенклатура которых согласовывалась двусторонними комиссиями. Если говорить о морских перевозках в целом, то во всех крупных изданиях все акцентируется на трагической гибели конвоя PQ-17, в результате чего общественности преподносится совершенно искаженная картина эффективности морских перевозок».** В статье обсуждался вопрос о том, чтобы во Владивостоке была проведена конференция о ленд-лизе к

55-й годовщине со дня подписания Соглашения между СССР и США. Мнение А.И.Груздева: **«Актуальность проведения конференции несомненна».**

В 1997 году провести конференцию во Владивостоке оказалось невозможно, никто из руководителей, к которым было обращено это предложение, кроме тогда командующего ТОФом адмирала В.И.Куроедова, его не поддержал, да и обстановка в городе была и, пожалуй, остается не для международной конференции на такую тему.

**наверх**

### **ГРАНИ ЛЕНД-ЛИЗА, ОТНОСЯЩИЕСЯ К САМИМ США: РОСТ ПРОИЗВОДСТВА И ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ НА ДОСТАВКЕ «РУССКОГО ЛЕНД-ЛИЗА»**

Советская пропаганда часто повторяла в адрес США такой упрек: американцы на войне наживались. Это правда.

Самым наглядным образом это оказалось представлено в английском учебнике истории для средней школы, который у нас долгие годы содержался в спецхране. На его регистрационную карточку я наткнулась, когда рылась в Библиотеке иностранной литературы в картотеках изданий, только что в 1990 году выпущенных из спецхрана. Учебник заинтересовал меня еще и тем, что в нем под одной обложкой оказалась история двадцатого века России и США, выпущен он был в Лондоне в 1968 году. Вот каким графиком представлены в этом учебнике подъемы и спады экономики США в процентах от нормальной деловой активности.

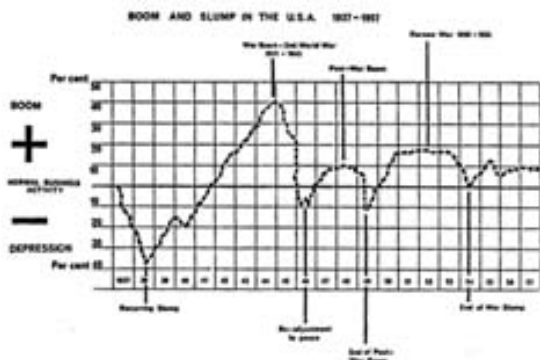


График из книги P.J.Larkin, V.Sc., B.A. "World History in the Twentieth Century. U.S.A. and Russia", Hulton Educational Publications Limited, London, 1968.

Не совсем понятно, что считается нормой деловой активности, но это, по-моему, не так уж важно. Ясно и без этого, что глубокий экономический кризис начала тридцатых годов имел рецидив, или повторный спад (Recurring Slump), в 1938 году, а подъема, равного военному буму периода Второй мировой войны, пик которого приходился на 1944-й — начало 1945 года, не было ни за рассматриваемый период, ни, наверное, за всю историю Соединенных Штатов. Подъем экономики шел в основном за счет производства вооружения не только для себя, но и для многих других стран, не напрасно США называли арсеналом демократии. За этим бумом последовал очень крутой, хоть и не слишком глубокий спад. Как известно, переход экономики с военных на мирные рельсы, или конверсия, — процесс весьма болезненный, даже если страна не разрушена войной. Следующий по величине подъем за рассматриваемый период пришелся на Корейскую войну.

США на войне наживались, в стране не было безработицы, это так. Но на заработанные деньги нельзя было купить все, что хочешь, и столько, сколько хочешь, — были введены достаточно жесткие ограничения на многие товары. Самым внешне заметным было, вероятно, нормирование отпуска бензина, потому что за ним выстраивались огромные очереди, в которых, по свидетельству очевидцев, можно было встретить и супругу президента Элеонору Рузвельт. Именно в городах США в годы войны стало активно развиваться огородничество на балконах. При военном экономическом буме страна не выглядела процветающей, разве только по сравнению с нашей и другими, на территории которых шла война. К слову, о

нормировании, или рационировании, вспоминали те советские специалисты, кто работал и жил в США достаточно длительное время. Моряки, ходившие в США, об этом никогда не говорили, вероятно потому, во-первых, что их валютных заработков не хватало на то, чтобы столкнуться всерьез с проблемой ограничений, и, во-вторых, американские ограничения были несравнимы с теми, что были дома. Напротив, моряки отмечали, что в Америке всего вдоволь.

А еще на войне гибли граждане США. Достаточно широким было движение матерей против того, чтобы их сыновья воевали за пределами своей страны — это, кстати, тоже было проявлением изоляционизма, но оно, думаю, по-человечески понятно любому.

Людские потери США во Второй мировой войне были значительно меньше жертв Великобритании и тем более Советского Союза. Но если говорить о жертвах на доставке ленд-лиза в нашу страну, или «русского ленд-лиза», как его называли американцы и англичане, картина получается совсем другая.

Австралийский журналист Джон Дейл в статье, которую газета «Московские новости» опубликовала 7 октября 1990 года, написал: **«Свыше 30 тысяч английских и американских ГРАЖДАНСКИХ МОРЯКОВ (выделено А.П.) отдали жизнь, чтобы помочь русским».** Статья Д.Дейла названа: «Правда не умалит ваш подвиг». В статье не указан источник, из которого взята эта цифра, да источники и не принято публиковать в газетах.

Уинстон Черчилль в своих мемуарах пишет: **«Помощь, оказанная России союзниками, заслуживает того, чтобы ее отметили и помнили о ней. ПЕРВЫЕ НАШИ КОНВОИ НЕСЛИ ТЯЖЕЛЫЕ ПОТЕРИ, но в 1944 и 1945 годах, КОГДА КОНВОИ ОТПРАВЛЯЛИСЬ ТОЛЬКО В ТЕМНЫЕ ЗИМНИЕ МЕСЯЦЫ, ПОТЕРИ БЫЛИ НЕВЕЛИКИ (выделено А.П.) ...При выполнении этой трудной задачи людские потери торгового флота [Великобритании] составили 829 человек»** (У.Черчилль, «Вторая мировая война», сокр. перевод с англ., кн.3 [тт. 5-6], М., 1991, с.621). Черчилль называет и цифру людских потерь военно-морского флота Великобритании, который всю войну участвовал в охране караванов, доставлявших «русский ленд-лиз» северным маршрутом — 1 840 офицеров и рядовых.

Аналогичных точных американских цифр, как уже было сказано, найти не удалось, но их можно рассчитать приблизительно. По данным президентских отчетов (см. таблицу VI в Приложениях к книге Р.Джонса «Дороги в Россию» или *Приложение 2* в книге «Ленд-лиз. Тихий океан»), доля работы по перевозке русского ленд-лиза судами США — 46,8%, судами других, кроме СССР и США, стран — 3,1%. Допустим, на долю английских транспортных судов приходится 2,7%, а число погибших моряков пропорционально доле участия в перевозках. Людские потери торгового флота США при этих допущениях составят примерно 14 500 человек. И хотя эта цифра почти вдвое меньше приведенной австралийским журналистом, она достаточно велика.

Точную цифру людских потерь советского транспортного флота тоже нигде обнаружить не удалось, но достаточно вероятный подсчет можно сделать, опираясь на данные справочника «Суда ММФ, погибшие в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». В Тихоокеанском регионе, по данным этого справочника, погибло 240 человек. На 38 советских судах, потерянных в Северной Атлантике и западном секторе Советской Арктики, в конвоях не только союзных, но и каботажных — почти 1500 членов экипажей и пассажиров. Были потери и на доставке ленд-лиза через Каспийское море. Все вместе людские потери советского транспортного флота на доставке грузов ленд-лиза дают цифру меньше 2000.

Жертвы среди американских гражданских моряков оказываются в несколько раз большими. А то, что точные цифры этих потерь до сих пор недоступны — предположить, что неизвестны вообще, не могу, — говорит лично мне, что правительства наших стран и прежние, и нынешние в некоторых направлениях своей деятельности мало отличаются друг от друга. И исследователей обеих стран, занимающихся темой ленд-лиза, этот круг вопросов, похоже, не интересует вовсе.

Часто приходилось слышать, что иностранцы ставили в конвойный ордер старые развалюхи, чтобы после их гибели получить страховку. В отношении частных судовладельцев это, должно быть, верно, но гибель многих тысяч американских гражданских моряков в такую схему, по-моему, не вписывается. И с корыстолюбием как национальной чертой американцев тоже плохо согласуется.



Могу повторить еще раз: ленд-лиз — явление многогранное, чтобы судить о нем, необходимо принимать в рассмотрение этих граней возможно больше.

наверх

## **ДВУСТОРОННЕ РЕПРЕССИРОВАННАЯ\* ИСТОРИЯ**

Соглашение о Ленд-Лизе между СССР и США, как уже было сказано, подписано в Вашингтоне 11 июня 1942 года. В 2007 году этому событию исполнилось 65 лет. Но у нас не принято отмечать как должно такую дату – ведь ДО СЕРЕДИНЫ 70-Х ГОДОВ САМ ТЕРМИН «ЛЕНД-ЛИЗ» БЫЛ В СССР ПОД ЦЕНЗУРНЫМ ЗАПРЕТОМ.

Судя по тому, как Владивосток и Петропавловск-Камчатский в год 60-летнего юбилея окончания Второй мировой войны «не заметили» проделанной ими огромной до невероятности военной работы, которая была главным вкладом в Победу, Дальний Восток и Камчатка до сих пор свято соблюдают запреты НКВД. ИСТОРИЯ ВОЕННОЙ РАБОТЫ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ ПРОДОЛЖАЕТ ОСТАВАТЬСЯ В НАШЕЙ СТРАНЕ НЕИЗВЕСТНОЙ И, ПО СУТИ, РЕПРЕССИРОВАННОЙ.

НЕИЗВЕСТНОЙ ОНА ОСТАЕТСЯ И НА ДРУГОЙ СТОРОНЕ ОКЕАНА.

В подтверждение привожу фрагменты письма Теда Ван Арсдола, жителя Ванкувера-американского. Письмо написано 15 сентября 1989 года директору московской средней школы № 892 Маргарите Васильевой:

**«...Много написано о Второй мировой войне, но я думаю, что ТЕМА О МАРШРУТЕ ВОЕННОЙ ПОМОЩИ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ ЧЕРЕЗ ТИХИЙ ОКЕАН ЗАБЫТА** [остается в пренебрежении] (выделено *А.П.*). Мне приятно узнать, что Вы занимаетесь исследованием этой темы.

Я не жил в Ванкувере во время войны, большую часть того времени я служил в вооруженных силах в Восточной Европе. Однако последние 26 лет я живу в Ванкувере и являюсь постоянным жителем штата Вашингтон практически всю свою жизнь.

Большинство людей в Ванкувере, по крайней мере рабочие люди работали на гигантской верфи на реке Колумбия. На этой верфи под управлением Генри Дж. Кайзера работало около 38 000 человек в 1944 году на пике [наверное, максимуме военной работы]. Верфь была закрыта вскоре после войны. Еще две верфи Кайзера работали в Портленде.

... Железные дороги играли жизненно важную роль в доставке грузов в порты, чтобы грузить их на суда для дальнейшего следования в Советский Союз».

Автор письма излагает и другие обстоятельства огромной военной работы, а в конце письма пытается объяснить причины ее неизвестности, как он их понимает:

**«...К сожалению, число историй [публикаций] об отправке во время войны грузов, предназначенных для мест сражений, из районов Ванкувера и Портленда скудное. Одной из причин может быть то, что газеты не имели достаточно репортеров для освещения боевых действий на море и в других местах, где они хотели бы это делать. Другой причиной является то, что Правительство Соединенных Штатов могло принять решение не разглашать информацию о некоторых из этих поставок по причине военной безопасности».**

Думаю, надо дать разъяснения по поводу адреса и адресата этого письма.



Из многотысячного отряда моряков, участвовавших в Тихоокеанской транспортной эпопее, после войны в течение многих лет было разрешено говорить только о юнгах\*\*, они превратились в главных действующих лиц тихоокеанской работы. Потому еще в советские времена в московской школе № 892 появился Музей юнг огненных рейсов, вокруг него объединились ставшие москвичами люди, бывшие в годы войны тихоокеанскими юнгами или молодыми матросами. К сожалению, с годами их становится все меньше.

Энтузиастом и локомотивом в работе Музея юнг была директор школы М.И.Васильева. Когда я в середине 1990-х годов попала в этот музей, она показала мне среди экспонатов очень меня заинтересовавшее письмо из США: человек, работавший в годы войны на руководящей должности в портовом хозяйстве одного из городов западного побережья, удивлялся, что тогда через их порт и другие тихоокеанские порты США шел огромный поток грузов на Дальний Восток России, но об этом в Америке почему-то никогда не вспоминают.

Директор обещала сделать мне ксерокопию этого письма, но заболела и выполнить свое обещание не успела, потому что неожиданно и скорострительно скончалась. С тех пор прошло немало лет, сменившие ее люди не слишком хорошо ориентировались в архиве музея и не смогли найти это письмо, передавали мне другие, не содержащие нужной информации.

Только в 2006 году бывший ученик кочегара, а потом кочегар 2-го класса, в свои семнадцать лет тонувший на «Трансбалте» и ставший после войны солистом оперного театра Владимир Александрович Панков добился того, что в музее нашли письмо, правда, другое, но с нужной информацией. Он прислал мне его копию. И ТЕПЕРЬ ЕСТЬ ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ, ЧТО ИСТОРИЮ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА СЛЕДУЕТ ПРИЗНАТЬ РЕПРЕССИРОВАННОЙ И НА ДРУГОМ ЕГО БЕРЕГУ.

В середине 90-х годов прошлого века генеральным консулом США во Владивостоке была госпожа Джейн Миллер Флорд. Я встретила с нею, когда она приехала в Петропавловск в 1996 году, и рассказала ей о первом письме. Она назвала причину неизвестности, действующую и после войны: АМЕРИКАНСКОЕ ПРАВИТЕЛЬСТВО ТОЖЕ НЕ ХОТЕЛО, ЧТОБЫ ЕГО НАРОД ЗНАЛ ОБЪЕМЫ ПОМОЩИ БЫВШИМ СОЮЗНИКАМ, КОТОРЫЕ НА



ДОЛГИЕ ГОДЫ СТАЛИ НАИБОЛЕЕ ВЕРОЯТНЫМИ ПРОТИВНИКАМИ. ЭТИМ ЖЕ ОБЪЯСНЯЕТСЯ И ТО, ЧТО ЛЮДСКИЕ ПОТЕРИ США НА ДОСТАВКЕ «РУССКОГО ЛЕНД-ЛИЗА» ОСТАЮТСЯ НЕИЗВЕСТНЫМИ.

Я могу назвать дополнительно ДРУГИЕ ДВЕ ПРИЧИНЫ, ТОЧНЕЕ, ДВА ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ВЕСЬМА ИЗВЕСТНЫЕ, НО ОСТАВИВШИЕ В НЕИЗВЕСТНОСТИ ТИХООКЕАНСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ ЭПОПЕЮ – РАБОТА НА ДРУГОМ БЕРЕГУ ОКЕАНА ТОЖЕ ЗАСЛУЖИВАЕТ ТАКОГО НАЗВАНИЯ. У НАС БЫЛ ГУЛАГ, А В США ПОЧТИ СРАЗУ ПОСЛЕ ВОЙНЫ НАЧАЛА РАБОТУ КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АНТИАМЕРИКАНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, О ДОБРЫХ ОТНОШЕНИЯХ С РУССКИМИ В ВОЕННЫЕ ГОДЫ БЛАГОРАЗУМНЕЕ БЫЛО НЕ ВСПОМИНАТЬ. Тех американцев, кого такая забывчивость удивляет, наверное, не задела деятельность этой Комиссии.

КОСВЕННЫМ ПОДТВЕРЖДЕНИЕМ ВЫШЕСКАЗАННОГО ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ СЕРИЙ О ВОЙНЕ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА В ДОКУМЕНТАЛЬНЫХ СЕРИАЛАХ: СОВЕТСКО-АМЕРИКАНСКОМ **«НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА»** И АМЕРИКАНСКИХ **«ВОЙНА НА МОРЕ»** И **«ВОЙНА В ВОЗДУХЕ»**. А БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ТУТ БЫЛИ ОТНЮДЬ НЕ МЕЛКИМИ – об этом в следующих главах.

---

\* *Репрессии* значит *подавление*. Люди, которые организуют, реализуют и поддерживают репрессии, называются *репрессантами*.

---

\*\*Институт юнг был учрежден на транспортном флоте в 1943 году. Юнгами брали на суда обездоленных войной мальчишек 13-15 лет, которых надо было прежде всего накормить, одеть-обуть, отогреть как в прямом, так и в переносном смысле, а затем учить – дать и общее, и специальное образование. Они были, что называется, головной болью капитана и всего экипажа. Пройдя такую школу, многие из них выбрали в жизни морские специальности и остались на Дальнем Востоке. Бывшие юнги, живущие в Москве, приобрели в основном другие специальности.

### **КРИВЫЕ ЗЕРКАЛА ИСТОРИИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА**

В монографии уже не раз названного М.Н. Супруна «Ленд-лиз и северные конвои, 1941-45 гг.» (М., 1997), которая является его докторской диссертацией, о работе по перевозке грузов военной помощи через Тихий океан написаны весьма странные вещи. Одна из них: **«После нападения Японии [на США – А.П.] тихоокеанские перевозки на американских судах были отменены»** (с. 79). То есть, по Супруну, ДО ПЕРЛ-ХАРБОРА, ДО ДЕКАБРЯ 1941 ГОДА АМЕРИКАНЦЫ САМИ ВОЗИЛИ ЧЕРЕЗ ТИХИЙ ОКЕАН ГРУЗЫ ВОЕННОЙ ПОМОЩИ НАШЕЙ СТРАНЕ.

Прямо противоположное утверждают английские историки во главе с профессором новой истории Королевского колледжа в Лондоне Р.Дж. Овери в статье «Сотрудничество: торговля, помощь, технология»: **«Что касается Советского Союза, то к нему не существовало ни одного достаточно безопасного морского пути ... ПОСЛЕ ДЕКАБРЯ 1941 г. ПОЧТИ ВСЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ ОСУЩЕСТВЛЯЛИСЬ СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ»** (Сборник «Союзники в войне 1941-1945», М., 1995, сс.235-236).

На самом деле, как уже было сказано, на Тихом океане работали **«ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО СОВЕТСКИЕ ПАРОХОДЫ»** (формулировка из отчета наркомата Внешторга).

В конце 2002 года вышел в свет четырехтомный труд Института всеобщей истории **«МИРОВЫЕ ВОЙНЫ XX ВЕКА»**. События Второй мировой войны в северной части Тихого океана нашли отражение в «Книге 3: Вторая мировая война, исторический очерк» в двух статьях «Главы III. Военные действия. Июнь 1941 – сентябрь 1945»:

«Война в Восточной Азии и на Тихом океане» (В.П. Зимонин) и

«Финальные операции на Дальнем Востоке» (М.Ю. Мягков).

В статье В.П. Зимонина сказано: **«Однако военно-морские силы Японии все же смогли в ходе Мидуэйско-Алеутской (по американской классификации Мидуэйской) операции захватить частицу американской территории – острова Атту и Кыска в западной части Алеутской гряды»**.

И все. Даже сведения о том, когда и как эти острова были возвращены Соединенным Штатам, отсутствуют.

На самом деле островов, захваченных японцами в июне 1942 г. в западной части Алеутской гряды, было три – еще о. Шемуа. И военные действия, предшествовавшие их возврату и последовавшие за ним, мелкими назвать никак нельзя.

Снабжение на захваченные острова японцы доставляли морскими конвоями со своей военно-морской базы на Северных Курилах. Охрану транспортов приходилось с каждым разом усиливать, т.к. американские авиация, надводный и подводный флот стремились изолировать эти острова. В марте 1943 года конвой с острова Парамушир вышел в сопровождении всех сил флота Японии в северной части Тихого океана. Его встретил отряд военно-морских сил США. 26 МАРТА 1943 ГОДА ЮЖНЕЕ КОМАНДОРСКИХ ОСТРОВОВ РАЗВЕРНУЛОСЬ МОРСКОЕ СРАЖЕНИЕ, КОТОРОЕ СПЕЦИАЛИСТЫ НАЗЫВАЮТ ПОСЛЕДНИМ КЛАССИЧЕСКИМ БОЕМ НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ В ДНЕВНОЕ ВРЕМЯ. Японский конвой был вынужден вернуться (*Ч. Нимиц, Э. Поммер «Война на море 1939-1945», сокр. пер. с англ., М., 1965, сс. 280-335; «The Battle of Komandorski Island, March 1943» by John A. Lorelli, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, Third printing, 1989).*

11 мая 1943 года американцы высадили две группы десанта на остров Атту и отвоевали его. С острова Кыска японцы ушли сами под прикрытием тумана. Летом того же года был возвращен и остров Шемуа. На островах Атту и Шемуа американцы развернули свои авиабазы, с которых совершали налеты на японский укрепленный район на Северных Курилах. Остров Кыска, расположенный на несколько сот километров восточнее, как стартовая площадка для таких налетов судя по всему не использовался.

Поврежденные в боях над островами Шумшу и Парамушир американские бомбардировщики шли на вынужденную посадку на территорию Камчатки. С августа 1943 года по июль 1945 года на Елизовском аэродроме и в других местах приземлились 32 бомбардировщика, 242 американских летчика были интернированы и отправлены в устроенный для них под Ташкентом лагерь, откуда их группами переправляли через Тегеран в США (*«Home from Siberia» by Otis Hays, Jr., Texas. A&M University Press. 1990*)\*.

Американцы технически были вполне способны высадить десант на Северные Курилы тем более, что японские авиасоединения к августу 1945 г. с них были перебазированы для защиты метрополии. Только этим обстоятельством и недоверием к союзникам, которые давали для этого повод, можно объяснить скоропалительную организацию советского Курильского десанта. Ведь еще 9 августа, как только стало известно о вступлении в войну Советского Союза, правительство Японии на своем заседании признало поражение в войне, а 15 августа (чаще называется дата по времени западного полушария – 14-е) император Хирохито по национальному Токийскому радио объявил, что война проиграна и Япония капитулирует. Несколько дней спустя практически без сопротивления были заняты советскими войсками острова южной части Курильской гряды. На судах, доставивших их туда, японские гарнизоны были увезены в плен.

В статье М.Ю. Мягкова на стр. 208 дается довольно подробное описание сражения за Северные Курилы. Но началось оно не в ночь с 16 на 17 августа – в это время десант лишь выходил из Петропавловска, сражение на острове Шумшу началось 18-го (свидетельство участников десанта, живущих в Петропавловске). Десант составляли в большинстве своем необстрелянные войска числом существенно меньше, чем закаленный в боях с американскими бомбардировщиками гарнизон японского укрепленного района. Мужество и героизм в рядах нападавших были велики, но их победу определило в основном то, что в японском гарнизоне знали о речи своего императора. Этим же объясняется и практическое отсутствие боевых действий на острове Парамушир, куда прибыл второй эшелон десанта, вышедший несколько позже с западного побережья Камчатки.

Разумеется, в кратком историческом очерке подробности неуместны. Но БЕЗ ИНФОРМАЦИИ О ТОМ, ЧТО С ОСВОБОЖДЕННЫХ ОТ ЯПОНЦЕВ В МАЕ – АВГУСТЕ 1943 г. ЗАПАДНЫХ АЛЕУТСКИХ ОСТРОВОВ АМЕРИКАНСКИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ СОВЕРШАЛИ МАССИРОВАННЫЕ НАЛЕТЫ НА ЯПОНСКИЙ УКРЕПЛЕННЫЙ РАЙОН НА СЕВЕРНЫХ КУРИЛАХ И ЧТО В ЯПОНСКОМ ГАРНИЗОНЕ ЗНАЛИ О РЕЧИ

ИМПЕРАТОРА ХИРОХИТО\*\*, НЕВОЗМОЖНО ПОНЯТЬ СОБЫТИЯ ВОЕННЫХ ЛЕТ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ТИХОГО ОКЕАНА\*\*\*.

Самое поразительное в статье М.Ю. Мягкова написано на стр. 203:

**«Япония, хорошо помня о силе советских войск, так и не решилась напасть на СССР после начала Великой Отечественной войны. Однако она многократно совершала провокации на границах, задерживала советские суда в открытом море, 8 из них потопила. Тем самым затруднялись поставки Советскому Союзу военной техники и снаряжения из США по ленд-лизу».**

Как известно, ЯПОНСКИЕ ПРОВОКАЦИИ НА ГРАНИЦАХ БЫЛИ: у озера Хасан в июле-августе 1938 г. и на реке Халхин-Гол в мае 1939 г., то есть ДО НАЧАЛА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.

Невозможно понять, о каких затруднениях пишет М.Ю. Мягков, поскольку у него НИГДЕ НЕ СКАЗАНО, ЧТО, ПО ОТЧЕТАМ АМЕРИКАНСКИХ ПРЕЗИДЕНТОВ КОНГРЕССУ, ЧЕРЕЗ ТИХИЙ ОКЕАН БЫЛА ОТПРАВЛЕНА ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛОВИНА ГРУЗОВ ВОЕННОЙ ПОМОЩИ СОВЕТСКОМУ СОЮЗУ. Полезно повторить и следующую информацию, отсутствующую у Мягкова: НА ТИХОМ ОКЕАНЕ РАБОТАЛИ СУДА ТОЛЬКО ПОД СОВЕТСКИМ ФЛАГОМ И С СОВЕТСКИМИ ЭКИПАЖАМИ, НИ ОДНОГО ИНОСТРАННОГО ФЛАГА ЗА ВСЕ ГОДЫ ВОЙНЫ НЕ БЫЛО НИ В ОДНОМ НАШЕМ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ ПОРТУ. По тем же данным об отправках из президентских отчетов, РАБОТА СОВЕТСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА В ТИХОМ ОКЕАНЕ БЫЛА В 124 РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ В АТЛАНТИЧЕСКОМ. ТАМ ПОСЛЕ РАЗГРОМА КОНВОЕВ PQ-17 И PQ-18 СТАРЫЕ И ТИХОХОДНЫЕ СОВЕТСКИЕ СУДА НЕ РАБОТАЛИ, ОНИ БЫЛИ ПЕРЕБАЗИРОВАНЫ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ПАРОХОДСТВО. «РУССКИЙ ЛЕНД-ЛИЗ» ЧЕРЕЗ АТЛАНТИКУ ВОЗИЛИ В ОСНОВНОМ САМИ АМЕРИКАНЦЫ.

Корабли японских ВМС и Береговой охраны действительно задерживали советские транспортные суда, ЗА 1941-1944 ГОДЫ БЫЛО 178 ЗАДЕРЖАНИЙ СРОКОМ ОТ НЕСКОЛЬКИХ ЧАСОВ ДО НЕСКОЛЬКИХ МЕСЯЦЕВ («ДВМП 1880-1980», Владивосток, 1980, с. 197). Случалось это, как правило, не в открытом море, а в японских территориальных водах и у японских берегов. Но НИ ОДНОГО СОВЕТСКОГО СУДНА ЯПОНЦЫ У АЗИАТСКИХ БЕРЕГОВ НЕ ПОТОПИЛИ. Они делали это в Южных морях, Индийском океане и у берегов США.

У ТОГДА ЯПОНСКИХ И ДАЖЕ СОВЕТСКИХ БЕРЕГОВ 8 СОВЕТСКИХ СУДОВ ТОРПЕДИРОВАЛИ АМЕРИКАНСКИЕ СУБМАРИНЫ. УЖЕ В НОВОМ ХХІ ВЕКЕ СТАЛО ИЗВЕСТНО О ДЕВЯТОЙ ИХ ЖЕРТВЕ.

Впервые известие о гибели советского судна от американских торпед поступило еще в годы войны. Об этом можно прочитать в переписке Сталина и Рузвельта («Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.», М., 1986, т. 2, с. 305). Жертвой был рыбацкий сейнер №20, погиб он в Японском море от торпед субмарины SS-178 «Пермит» 9 июля 1943 г.

Книги, автором которых был командующий в годы войны подводными силами американского ТОФа адмирал Чарльз Локвуд, вышли в США в конце 50-х годов прошлого века, они были в кратчайшие сроки переведены и изданы на русском языке. Из них стало известно, что суда Дальневосточного пароходства «Кола» и «Ильмень» погибли соответственно 16 и 17 февраля 1943 г. в Тихом океане восточнее о. Кюсю от торпед субмарины SS-276 «Софиш» (Ч. Локвуд «Топи их всех», М., 1960); «Трансбалт» стал жертвой американской ПЛ SS-411 «Спейдфиш» (Ч. Локвуд, Г. Адамсон «Морские дьяволы», М., 1958) и затонул у выхода из пролива Лаперуза в Японское море в ночь на 13 июня 1945 г.

Странно, что М.Ю. Мягков не знаком с этими изданиями, даже с «Перепиской» глав правительств.

В 90-е годы прошлого века выяснилось, что пароход «Ангарстрой» был потоплен 1.05.1942 г. в Восточно-Китайском море американской субмариной SS-210 «Гренадир»; «Белоруссия» погибла 3.03.1944 г. в Охотском море от торпед SS -381 «Сэнд Ланс»; «Обь» – 6.07.1944 г. в Охотском море от торпед SS-281 «Санфиш».

В 1997-1999 годах в результате переписки с иностранными исследователями: Ричардом Расселом и Джоном Альденом (США), крупнейшим специалистом по истории подводной части Второй мировой войны профессором Юргеном Ровером (Германия) и профессором Уоичи Хирама (Япония) удалось установить, что стоявшее до 2004 года во Владивостоке в бухте Золотой Рог либерти “Одесса” было торпедировано 4.10.1943 г. в 0-22 судового времени на подходе к бухте Ахотен (сейчас Русская, около 80 км южнее Петропавловска-Камчатского) с высокой степенью вероятности американской субмариной S-44, которая сама вскоре погибла у острова Парамушир\*\*\*\*.



Профессор Ю.Ровер и А.Паперно в перерыве между заседаниями коллоквиума в Штутгарте 9 июня 2004 года.

В 2003 году усилиями ряда исследователей, в том числе А.И.Груздева, профессора Ровера и моими, было установлено, что военный транспорт «Чукча», груженный боеприпасами, в ночь на 1 июня 1943 года восточнее южной оконечности острова Парамушир взлетел на воздух от торпеды американской субмарины S-41, с борта которой не смогли идентифицировать взорванное судно.

В ИТОГЕ – 9 ТОРПЕДИРОВАННЫХ АМЕРИКАНСКИМИ СУБМАРИНАМИ СОВЕТСКИХ СУДОВ. Все нападения совершены ночью, в туман, в отсутствие видимости, то есть НЕПРЕДНАМЕРЕННО. В более южных широтах американские подводники, действуя под лозунгом «Топи их всех!» («Sink'em all»), своих транспортов, доставлявших снабжение к местам морских сражений, потопили не меньше. Даже одна американская субмарина SS-217 Guardfish потопила другую ARS-16 Extraktor, приняв ее за японскую (сведения от Ричарда Рассела). Но разве от этого легче?

В 2006 году вышло второе издание четырехтомника «МИРОВЫЕ ВОЙНЫ XX ВЕКА» без каких бы то ни было изменений.

В том же 2006 году в Архангельске вышел уже не раз упомянутый сборник «ЛЕНД-ЛИЗ И РОССИЯ», авторами которого являются кандидаты и доктора исторических наук, доценты и профессора известных НИИ и ВУЗов. Кроме уже названных несоответствий действительности, в книге много других несуразностей. Их обилием, пожалуй, выделяется статья Бутениной Н.В. «Принятие закона о ленд-лизе и его роль в истории США». До этой статьи я нигде не встречала сведений о поставках **гидроэлектростанций** (с.69), о таких материалах, как **авиационные и быстрорежущие стали** (с. 70), а представить **щелочную кислоту** (с. 71) просто невозможно.

На с. 60 Бутенина пишет об **обслуживании иностранных судов, пришедших в дальневосточные порты**. Кроме двух японских транспортов, стоявших в порту Владивостока 22 июня 1941 года с грузами для Германии и отправленных через 2 или 3 дня, никто из моряков, портовиков, военных лоцманов, участников работ по реконструкции порта, железнодорожников, работавших по технологии «борт–вагон», ничего о приходе иностранных судов не знал – об этом рассказано в моей книге «ЛЕНД-ЛИЗ. ТИХИЙ ОКЕАН». И она названа у Бутениной в сноске 70 на с.79. Книга «ЛЕНД-ЛИЗ. ТИХИЙ ОКЕАН» вышла после дефолта усохшим втрое тиражом и по справке издательства разошлась за 5 месяцев, но она есть во всех больших библиотеках Москвы, где Бутенина живет и защищала диссертацию. Можно бесконечно удивляться нелюбопытности остепененного историка.

В сборнике «ЛЕНД-ЛИЗ И РОССИЯ» отсутствуют такие «пустячки», как уже названные:

в 124 раза большие объемы грузов военной помощи, отправленные на судах под советским флагом через Тихий океан по сравнению с отправленными на советских судах через Атлантику (источники, которые позволяют рассчитать это, в сборнике указаны),

построенный «с нуля» в Петропавловске-Камчатском порт мощностью 1 миллион тонн годового грузооборота,

вооружение и военная команда на судах, работавших в Тихом океане,

9 советских судов, торпедированных у берегов Азии американскими субмаринами, 3 из которых авторами сборника ведущими специалистами Института Российской истории Куманевым Г.А. и Чузавковым Л.М. отнесены на счет японцев (с. 111) вопреки элементарной логике и давним, достоверным и многотиражным источникам, а еще 6 жертв американских субмарин даже не упоминаются.

И многое другое, в частности, выплата долга за ленд-лиз.

Ничего этого нет и в «ЭНЦИКЛОПЕДИИ РОССИЙСКО-АМЕРИКАНСКИХ ОТНОШЕНИЙ: XVIII-XX века» (М., «Международные отношения», 2001, автор и составитель профессор Э.А.Иванян), в статье «ЛЕНД-ЛИЗ» (сс. 301-305). Зато в ней великое множество ошеломляюще удивительных сведений:

«До сентября 1941 все торговые операции между СССР и США осуществлялись через Советскую закупочную комиссию в США» (с. 302). Контекст не позволяет предположить, что это просто ошибка и год должен быть 1945-й.

«Соединенные Штаты предоставили СССР беспроцентный заем в 1 млрд. долл. на оплату поставок вооружений и сырья по л.-л.» (с. 302). Беспроцентный заем и ленд-лиз – две вещи разные, хоть *lend* и значит *заём*.

«Около 70% помощи достигало советских границ трансафриканским маршрутом через Персидский залив и Иран как наиболее безопасным, хотя и самым длинным. Остальная часть доставлялась в СССР через Тихий океан во Владивосток, а оттуда наземным транспортом через всю территорию СССР, и самым коротким, но и самым опасным путем – через Северную Атлантику в Мурманск» (с. 303) – только конец этой цитаты не вызывает серьезных возражений, все другое вызывает просто шок. Видели ли сочинители этого цифры из президентских отчетов и географические карты?

«Собранные в Иране самолеты летели напрямик на русские прифронтовые аэродромы, а поступающие северным путем перегонялись в летнее время через Аляску по Красноярской трассе» (!?) (с. 302). Самые первые самолеты по АЛСИБу (этого термина в статье «ЭНЦИКЛОПЕДИИ» нет вообще) из Фербенкса отправились 7 октября 1942 года, приземлились в Красноярске 16 ноября, на сибирском участке трассы лежал снег. Перегон не был сезонным («НЕБО БЕЗ ГРАНИЦ», Красноярск, 1995, сс. 264-266). И то, «что поставляемые в СССР, во всяком случае до лета 1943, американские самолеты зачастую были негодны для полетов в суровых российских условиях» («ЭНЦИКЛОПЕДИЯ», с. 303) действительности не соответствовало.

В статье дважды говорится о ст. V Соглашения о ленд-лизе (название международного документа почему-то пишется со строчной буквы), «в соответствии с которой оборонные материалы, предоставленные по л.-л. и не уничтоженные в ходе военных действий, подлежали возврату американской стороне» (с. 304). На с. 302 об этом написано более пространно, говорится о подробностях возврата и этапах определения суммы оставшегося долга за ленд-лиз. Но о положительных сторонах американской помощи в этой статье сведений мало и совсем ничего нет о торпедированных американскими субмаринами советских судах.

Действительно, на советских моряков очень тяжелое впечатление производило, когда они после войны приводили в США отремонтированные, покрашенные суда и корабли, на которых они плавали и воевали, которые стали для них родным домом (другого у них часто не было – уничтожила война), а там на их глазах эти суда и корабли пускали под нож или пресс. Но большинство из этих моряков могли подтвердить слова капитана Яскевича: «ЛЕНД-ЛИЗ БЫЛ БОЛЬШОЙ И ХОРОШИЙ».



\*Об американских самолетах, оставшихся на Камчатке с войны, и о судьбе их летчиков рассказано в книге «Ленд-лиз. Тихий океан» в главе «Маркс и Воланд на Камчатке», а также в статьях, опубликованных в газете «Вести»: «Пропавшие без вести» (1.09.2001) и «Американские самолеты на Камчатке» (12.02.2002).

\*\* Оказалось, речь императора Хирохито слышали и в гарнизоне ПКВМБ. Рассказал мне об этом бывший связист и участник Курильского десанта Юрий Гаврилович Захаровский. Летом 1945 года он служил в частях, размещенных на Халактырском пляже. Когда стало известно о капитуляции Японии, там устроили салют. Командирам салютовавших частей крепко досталось за это от начальства.

В отношении Курильского десанта ОСТАЕТСЯ ОТКРЫТЫМ ВОПРОС О ПРОПАВШИХ БЕЗ ВЕСТИ, то есть тех, кто утонул при высадке и чьи тела унесло в океан. Сведения о людских потерях были в наших архивах засекречены долгие годы. Мне удалось добиться рассекречивания материалов по людским потерям Курильского десанта в 2003 году в Центральном архиве ВМФ в Гатчине (моряки), в 2004-м – в Центральном архиве Министерства обороны в Подольске (сухопутные войска). Чтобы составить максимально достоверные списки пропавших без вести, необходимо сравнить общие списки людских потерь и картотеки погибших. Но делать эту работу мне самой нет смысла, поскольку я лицо совсем неофициальное, от меня не примут списки никакие юридические инстанции, через которые необходимо провести пропавших без вести, чтобы они, погибшие *де факто* стали, наконец, погибшими *де юре*. Пыталась заинтересовать этим и другими вопросами государственного уровня нынешнего камчатского депутата Госдумы генерала В.М.Заварзина – безрезультатно. И камчатские чиновники, в чьем ведении находятся дела архивов, в юбилейном 2005 году на мои к ним обращения ответили отписками: деньги на это в бюджете не предусмотрены. Не предусмотрели их ни в 2006-м, ни в 2007-м, наверное, не предусмотрят и в 2008-м и в последующие годы тоже – удивительно «патриотическая» позиция.

\*\*\*Вячеслав Петрович Зимонин как настоящий учёный признал справедливость этой критики.

\*\*\*\*Субмарина S-44 была потоплена японским противолодочным кораблем, который в свою очередь был потоплен американской субмариной SS-233 «Херринг» (в переводе *сельдь*) у острова Матуа в центральной части Курильской гряды. А «Херринг» там же, у Матуа была расстреляна японскими артиллеристами. В Петропавловске уже несколько лет активно работает группа энтузиастов, старающихся делать туристский бизнес на Курилах, прежде всего на острове Матуа, для чего они пытаются представить этот остров главным объектом Второй мировой войны в Тихоокеанском регионе. На острове поставили памятную доску субмарине «Херринг», на доске запечатлен список погибшего экипажа и собственные имена членов группы. Но, проходя не по одному разу в сезон мимо места, где была едва не потоплена американской торпедой «Одесса», мимо места, где от американской торпеды взлетел на воздух военный транспорт «Чукча», эти деятели даже головных уборов не снимают. И памятную доску со списком погибшего экипажа «Чукчи» на Парамушире ставить не собираются. Но в теле- и радиопередачах о своей работе без конца твердят о патриотизме. Александр Иванович Груздев назвал установку памятной доски на острове Матуа идиотизмом в квадрате.

## наверх **НЕ ПОМНЯ ЗЛА, ЗА БЛАГО ВОЗДАДИМ**

Пушкинская строка относится к совсем другой ситуации. Но это суждение можно отнести и к ситуации с ленд-лизом. В своем исследовании я давно пришла к выводу: ЗА ЛЕНД-ЛИЗ НАДО БЛАГОДАРИТЬ И НЕ НАДО ПЛАТИТЬ. Надо и не надо БЫЛО. У нас все делалось как раз наоборот.

**«ЛЕНД-ЛИЗ БЫЛ БОЛЬШОЙ И ХОРОШИЙ»,** – сказал капитан Алексей Павлович Яскевич. Он мог судить об этом лучше многих других, потому что за годы войны получил опыт, которого, пожалуй, не имел никто другой.



Капитан А.П. Яскевич

В июле-сентябре 1941 года он на судне ДВГМП «Ашхабад» совершил рейс в Австралию, не имея карт, поскольку до войны у СССР не было с Австралией дипломатических отношений, и заходов в какие-либо порты по пути не было. «Ашхабад» пришел в Австралию первым советским судном и уже в статусе союзника. После возвращения во Владивосток был переход через Тихий океан и Панамский канал в Нью-Орлеан на восточном побережье США, где на пароходе установили вооружение, загрузили его бочками с авиационным бензином и направили в канадский порт Галифакс, где формировался конвой на Англию. Из порта Лох-Ю (Шотландия) в составе конвоя PQ-11 привезли горючее в Мурманск, где разгружались под бомбежками, но обошлось без ЧП. На обратном пути «Ашхабад» в балласте двумя конвоями: QR-9 до Рейкьявика (Ирландия) и Атлантическим союзным прибыл в Нью-Йорк. Оттуда в одиночном плавании был направлен на Кубу, чтобы принять груз сахара, но у полуострова Флорида 29 апреля 1942 года «Ашхабад» был торпедирован немецкой подводной лодкой U-402. В результате грамотных действий капитана и благодаря хорошей выучке весь экипаж высадился на лодки и плоты без потерь, был подобран судном Береговой охраны США и доставлен в Нью-Йорк.

Спасенных моряков распределили по другим советским судам, а капитана Яскевича вскоре назначили председателем Комиссии по приему американских судов, передаваемых в ДВГМП через Морскую комиссию США в порту Сан-Франциско. Суда передавали отремонтированные старые.

После настойчивых просьб о направлении его капитаном 28 января 1943 года А.П. Яскевич принял из новостроя первое судно типа «Либерти», названное «Красногвардеец». Как подсчитал сам Алексей Павлович, **«до окончания войны с Германией «Красногвардеец» совершил 17 рейсов между портами западного побережья США и Владивостоком, перевез около 200 тысяч тонн фрахтовых грузов».**

Не напрасно А.П.Яскевича называли капитаном №1 военных лет. Его мнение о ленд-лизе значит много.

**наверх**

## **ИСТОРИЯ ОДНОГО ИЗ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ДОЛГОВ ПАРИЖСКОМУ КЛУБУ КРЕДИТОРОВ: ДОЛГ ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ**

В Американской Энциклопедии 1973 года издания есть статья о ленд-лизе, написанная профессором Уорреном Ф. Кимболлом. В ней сказано:

**«Although all other lend-lease debts were canceled by the United States, the Soviet lend-lease debt remained as a minor irritant in Russian-American relations» («The Encyclopedia Americana», Vol. 17, N-Y., 1973, p. 200).**

**«Хотя все другие ленд-лизовские долги были Соединенными Штатами аннулированы, ленд-лизовский долг Советского Союза остался как грустное раздражающее обстоятельство в Российско-Американских отношениях».**

Это значит, что с 1972 года ДОЛГ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРЕВРАТИЛСЯ В ИДЕОЛОГИЧЕСКИЙ.

Помимо аннулирования всех, кроме советских, ленд-лизовских долгов, в октябре 1972 года в Вашингтоне прошли переговоры, на которых определилась окончательная сумма долга СССР по ленд-лизу в размере 722 млн. долларов. Три первых выплаты были оговорены: 12

млн. долларов – 18 октября 1972 года, 24 млн. долларов – 1 июля 1973 года и 12 млн. долларов – 1 июля 1975 года. Они, очевидно, состоялись. Остающиеся 674 млн. долларов должны были выплачиваться равными взносами до 1 июля 2001 года включительно при условии предоставления режима наибольшего благоприятствования (РНБ) в торговле между СССР и США («Соглашение между Правительством Соединенных Штатов и Правительством Союза Советских Социалистических Республик об урегулировании ленд-лиза, взаимной помощи и претензий. Совершено в Вашингтоне 18 октября 1972 года.» – Центральная научная библиотека МИД РФ).

РНБ не было, и выплаты были приостановлены.

Необходимо иметь в виду, что доллар с тех пор сделался многократно «легче» и суммы 1970-х годов в сотни миллионов в начале нового века превратились в миллиарды долларов.

В конце октября 1999 года агентство Интерфакс сообщило, что **«Соединенные Штаты предлагают Российской стороне передать в собственность США 5 объектов недвижимости в Москве, включая особняк Спасохаус, в котором находится резиденция американского посла в России, в счет задолженности по ленд-лизу».** Это предложение не прошло.

Ответа на вопрос о состоянии государственного долга за ленд-лиз, принятом Российской Федерацией от Советского Союза, пришлось не один год добиваться от соответствующих министерств при участии камчатского депутата Государственной Думы предыдущего созыва вице-адмирала В.Ф. Дорогина.

Письмо, написанное Министру финансов А.Л. Кудрину от моего имени и переданное министру в руки камчатским депутатом в начале 2002 года, осталось без ответа. Как предположил В.Ф. Дорогин, вероятно потому, что оно не было зарегистрировано. Дальнейшие обращения шли официально от имени депутата Госдумы.

Ответ из министерства экономического развития и торговли Российской Федерации (Минэкономразвития России), правопреемника министерства Внешторга СССР, №2498-П подписал 26.06.2002 г. заместитель Министра А.В. Дворкович. Иначе, чем отпиской, его назвать трудно: **«...Минэкономразвития России направлено соответствующее письмо в Минфин России... По получению (так в документе) ответа из Минфина России Вам будет незамедлительно предоставлена информация по указанному вопросу».** Информация до конца года не появилась, а позже тем более.

Пришлось обращаться в Минфин без посредничества Минэкономразвития. Обращение ушло и в МИД.

В письме Минфина от 12.02.03 г. №01-02-03/26-65, подписанном заместителем министра С.И. Колотухиным, сказано:

**«...платежи за ленд-лиз ... включены в российско-американские соглашения о реструктуризации внешнего долга бывшего СССР, подписанные в рамках соглашений с Парижским клубом кредиторов от 29 апреля 1996 года и от 1 августа 1999 года.**

**...все выплаты Американской стороне в погашение задолженности по ленд-лизу осуществляются Российской стороной в полном объеме согласно графикам вышеуказанных соглашений».**

В ответе МИДа №4184/ГС от 1 февраля 2003 г., подписанном статс-секретарем – первым заместителем Министра В.Лощининым, говорится о **Зако́не США**, одобренном конгрессом и подписанном президентом Дж. Бушем **30 сентября 2002 года**, который **«предоставляет президенту права на списание советского долга США, унаследованного Российской Федерацией»**, но оговаривает списание рядом унижительных условий.

Сам ли президент США догадался не выставлять эти условия России или они были отвергнуты Российской стороной, не знаю, но долг за ленд-лиз списан не был, выплаты продолжились.

**В АПРЕЛЕ 2006 ГОДА ПРЕЗИДЕНТ РФ В.В. ПУТИН ОБЪЯВИЛ, ЧТО ВСЕ ДОЛГИ ПАРИЖСКОМУ КЛУБУ КРЕДИТОРОВ БУДУТ ВЫПЛАЧЕНЫ ДОСРОЧНО ДО КОНЦА ЭТОГО ГОДА. ЗНАЧИТ, И ДОЛГ ЗА ЛЕНД-ЛИЗ ТОЖЕ. В ИЮЛЕ НА САММИТЕ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО, ЧТО ВЫПЛАТЫ БУДУТ ЗАВЕРШЕНЫ В АВГУСТЕ. ЭТО БЫЛО СДЕЛАНО.**



**наверх**

## **УЧТЕНЫ ЛИ ПОТЕРИ СОВЕТСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА ОТ АМЕРИКАНСКИХ СУБМАРИН В СУММЕ ВЫПЛАЧЕННОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ДОЛГА ЗА ЛЕНД-ЛИЗ?**

Хочется думать, что первые ставшие известными четыре жертвы американских субмарин были учтены на переговорах 1972 года, когда была окончательно установлена сумма советского долга за помощь, оказанную нам в годы войны союзниками по антигитлеровской коалиции. Надеюсь, на тех переговорах не пользовались информацией от нынешних официальных историков.

Следующие переговоры о ленд-лизском долге прошли в 1990 году. Россия, взявшая на себя все долги предшествовавших государственных образований на своей территории, продолжила регулярно или нет выплачивать и долг за ленд-лиз. К этому году новых жертв союзников выявлено не было. Начальная сумма долга с 1972 года не пересматривалась. И в период, когда долг за ленд-лиз оказался в Парижском клубе кредиторов, тоже. Цифра, очевидно, увеличивалась в зависимости от инфляции доллара.

Как уже было сказано, информация о еще четырех советских судах, торпедированных американцами, появилась в 90-е годы, о пятом – в наступившем веке. Следует разобраться, были ли эти потери учтены хотя бы частично?

Уже упоминалось, что в отчетах американских президентов конгрессу потери на Тихоокеанских маршрутах и на сибирском участке АЛСИБа равны 0, чего не может быть даже по погодным условиям. Вероятнее всего, так информировала американцев советская сторона, чтобы они не пытались, исследуя причины потерь, попадать лишний раз на территорию ГУЛАГа.

Но если перемножить объемы отправленного по другим маршрутам и представленные в президентских отчетах проценты потерь на этих маршрутах и сравнить полученные суммы с общим объемом потерь 488 тысяч дл.т, они будут отличаться как раз на цифру, составляющую примерно 1/10 от общей цифры потерь. Практически такую же цифру я получила, обобщив сведения из Справочника «Суда Морфлота СССР, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.». Это значит, **ИНФОРМАЦИЯ О ПОТЕРЯХ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ ТЕХ СУДОВ И ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ БЫЛИ ЛЕНД-ЛИЗОМ, АМЕРИКАНЦАМ ВСЕ ЖЕ ПРЕДОСТАВЛЯЛАСЬ** – ведь все потерянное при доставке списывалось. Однако делалось это каким-то образом без привязки к маршрутам.

Раз это установлено, то **СПИСАНИЮ НЕ ПОДЛЕЖАЛИ ТОЛЬКО СОБСТВЕННО СОВЕТСКИЕ ПОГИБШИЕ СУДА И ГРУЗЫ, ПОТЕРЯННЫЕ ПРИ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗКАХ.**

**К ТАКИМ БЕЗУСЛОВНО ОТНОСИТСЯ «ЧУКЧА» И, НАВЕРНОЕ, «ОБЬ», ГРУЖЕНАЯ УГЛЕМ И ПОГИБШАЯ ОТ АМЕРИКАНСКОЙ ТОРПЕДЫ У ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ КАМЧАТКИ.**

**«АНГАРСТРОЙ», СОБСТВЕННОЕ СОВЕТСКОЕ СУДНО, ШЕЛ ИЗ САН-ФРАНЦИСКО С ГРУЗАМИ ЛЕНД-ЛИЗА. ЕСЛИ И УДАЛОСЬ ВЫСТАВИТЬ К СПИСАНИЮ ГРУЗ, ТО ПОГИБШЕЕ СУДНО, ПОКА НЕ СТАЛА ИЗВЕСТНА ПРИЧИНА ЕГО ГИБЕЛИ, НЕ ПОДЛЕЖАЛО КОМПЕНСАЦИИ (о списании в данном случае речи не идет) – см. карту «МАРШРУТЫ ТИХООКЕАНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ЭПОПЕИ».**

Из первых четырех ставших известными жертв союзников собственно советскими были «Ильмень», «Трансбалт» и сейнер №20. Если их потеря была учтена при расчетах 1972 года, наверное, была учтена и стоимость погибших судов.

Мне удалось встретить единственного человека, обладающего настоящим государственным умом. Среди тех из окружения президента РФ В.В. Путина, с кем приходилось иметь дело, мне таких умов встретить не пришлось. Единственным мною встреченным обладателем государственного ума является Александр Иванович Груздев. Он, повторю, военный гидрограф, капитан 1-го ранга в отставке, член профессорского клуба ЮНЕСКО, консультант многих командующих ТОФом по вопросам истории. Несколько лет

тому назад он уехал из Владивостока в Петербург, но и там не отказывается от консультаций, и к нему продолжают обращаться.

Это А.И. Груздев, а вовсе не я, понял, что ИНФОРМАЦИЯ О ТОРПЕДИРОВАННЫХ АМЕРИКАНЦАМИ СОВЕТСКИХ СУДАХ ВАЖНА НЕ ТОЛЬКО В ОТНОШЕНИЯХ С США, НО И В ПЕРЕГОВОРАХ О ЗАКЛЮЧЕНИИ МИРНОГО ДОГОВОРА С ЯПОНИЕЙ.

ОН ПРЕДЛАГАЕТ ВЫХОД И ДЛЯ СИТУАЦИИ С ВЫПЛАЧЕННЫМ БЕЗ УЧЕТА ПОТЕРЬ ОТ ДЕЙСТВИЙ АМЕРИКАНСКИХ ПОДВОДНИКОВ ДОЛГОМ ЗА ЛЕНД-ЛИЗ — ПО АНАЛОГИИ С РОССИЙСКИМ САМОЛЕТОМ, СБИТОМ УКРАИНСКОЙ РАКЕТОЙ ТОЖЕ НЕПРЕДНАМЕРЕННО.

От других обладателей светлых умов пришлось услышать ВЕСЬМА АРГУМЕНТИРОВАННЫЕ ВОЗРАЖЕНИЯ ПО ПОВОДУ ДОСРОЧНОЙ ВЫПЛАТЫ ДОЛГОВ ПАРИЖСКОМУ КЛУБУ КРЕДИТОРОВ.

НЕ НАПРАСНО ЖЕ ПРИДУМАНО ПОГАШЕНИЕ ЛЮБОГО ДОЛГА ПО ЧАСТЯМ, РАСТЯНУТОЕ ВО ВРЕМЕНИ – ЭТО ВЫГОДНО ПРЕЖДЕ ВСЕГО ДОЛЖНИКУ, ДАЖЕ ЕСЛИ ЕМУ ПРИХОДИТСЯ ПЛАТИТЬ ПРОЦЕНТЫ. ЕСЛИ ВЕСТИ РЕЧЬ О ТОМ, ЧТО ДОСРОЧНОЕ ИЗБАВЛЕНИЕ ОТ ДОЛГА ДАЕТ МОРАЛЬНОЕ ОБЛЕГЧЕНИЕ, ТО – КОМУ? НЕУЖЕЛИ БОЛЬШИНСТВУ ГРАЖДАН РОССИИ, МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОТОРЫХ МЕНЬШЕ ПРОЖИТОЧНОГО МИНИМУМА? При том, что официальный прожиточный минимум явно занижен, а рассчитанный профсоюзами оказывается в разы больше официального.

И КТО В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ИСКРЕННЕ РАД ВЫПЛАТЕ ДОЛГА ИДЕОЛОГИЧЕСКОГО? К ТОМУ ЖЕ ВЫПЛАЧЕННОГО ДОСРОЧНО И БЕЗ УЧЕТА ПОТЕРЬ ОТ ТОГО, КТО ДАЛ В ДОЛГ.

Ситуация с досрочной выплатой государственных долгов напоминает досрочную встречу МИЛЛЕНИУМА 1 января 2000 года вместо 2001-го. Ведь не бывает нулевого пальца на руке, яблока или яйца в десятке. Бывает ноль пальцев, яблок или яиц, то есть полное их отсутствие. Не бывает и нулевого года. Ноль – это точка отсчета или граница между нашей эрой и «до нашей эры». Академики Евгений Велихов и Сергей Капица на показанной по телевизору встрече псевдомиллениума спели куплет о том, что встречать миллениум будем целый год, но никто в той веселой компании их не понял. Позже в некоторых аналитических программах прозвучала мысль о том, что досрочная встреча была очень выгодна многим деятелям мировой торговли.

То же, по моему, произошло и с досрочной выплатой долгов Парижскому клубу кредиторов – кому-то это было выгодно. А С ДОЛГОМ ЗА ЛЕНД-ЛИЗ ГОСУДАРСТВО НАШЕ ПРОСТО КАПИТУЛИРОВАЛО ПЕРЕД США, И КАПИТУЛЯЦИЯ БЫЛА БЕЗОГОВОРЧНОЙ.

Ситуация с этим долгом получилась совсем тоскливой еще и потому, что, как уже было сказано, история Второй мировой войны в северной части Тихого океана и на седьмом десятке лет после ее окончания продолжает оставаться неизвестной или тщательно замалчиваемой, а это, должно быть, много хуже. Вот самый наглядный пример.

2 сентября 2005 года во Владивостоке на митинге у памятника погибшим морякам торгового флота не было сказано ни слова о работе этого флота в годы войны на Тихом океане, повторю, в 124 раза большей, чем работа в Атлантике. И никому в городе моряков всех ипостасей, имеющем академический Институт географии и даже Дальневосточное отделение Академии Наук РФ, не пришло в голову, что в Америке в этот день еще 1 сентября!

В ПОСВЯЩЕНИИ ЭТОЙ КНИГИ НАЗВАНЫ ИМЕНА МОИХ УЧИТЕЛЕЙ ПОТОМУ, ЧТО ДЛЯ ТЕХ, КТО УЧИЛСЯ У НИХ, кроме неуспевающих, да и то не всех, НЕМЫСЛИМО БЫЛО ВСТРЕЧАТЬ МИЛЛЕНИУМ 1 января 2000 года (ЭЛЕМЕНТАРНАЯ МАТЕМАТИКА), НЕМЫСЛИМО ОТМЕЧАТЬ ДЕНЬ ОКОНЧАНИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ В РОССИИ 2 сентября (ЭЛЕМЕНТАРНАЯ ГЕОГРАФИЯ).

В последнем тогда 10-м классе к нам пришли другие учителя, совсем не такие, как Цезарь Израилевич Хейфиц и Андрей Петрович Одинцов. Таких больше не было в нашей школе, не было в школе у моего младшего брата. И в школе у моего земляка президента РФ В.В. Путина, очевидно, не было тоже. И подавно не было в школах, которые оканчивали депутаты нашей Государственной Думы – ведь это именно они утверждают ежегодно календарь памятных дат.

**наверх**

## **ВЫПЛАТЫ ЗАКОНЧЕНЫ. ЗАБУДЬТЕ?**

Как бы кому-то не хотелось, забыть события военных лет вследствие досрочной выплаты долга за ленд-лиз не получится. На переговорах о заключении мирного договора с Японией обязательно «всплывут» советские транспорты, торпедированные, хоть и непреднамеренно, американцами в Тихом океане у берегов Азии и «повешенные» российскими официальными историками на японцев вопреки элементарной логике.

И то, что порт, построенный в годы войны в Петропавловске-Камчатском, определил послевоенное экономическое развитие города и всей Камчатки, замолчать не получается.

Известно сравнение роли транспортных коммуникаций для любой экономики с кровеносной системой человека. Известно, что авиация является главной транспортной артерией для многих районов нашего Дальнего Востока, а для некоторых даже единственной. И замалчивать роль АЛСИБа в развитии дальневосточных авиалиний тоже не получается.

Репрессанты, не прекращающие стараний замолчать или исказить историю военно-трудового подвига Советского Дальнего Востока и Камчатки, рано или поздно потерпят крах. Хотелось бы, чтобы это случилось пораньше, и Россия, а в особенности ее Дальний Восток вернули себе уважение, об отсутствии которого говорил еще Александр Сергеевич Пушкин:

**«Дикость, подлость и невежество  
не уважают прошедшего,  
пресмыкаясь пред одним настоящим».**

## **ПОСТСКРИПТУМ: ОТКРЫТИЕ В АМЕРИКЕ**

В мае над книгой шла работа в типографии, но тиражировать ее еще не стали, когда мне по благотворительной акции Аэрофлота для ветеранов войны и приглашению моей школьной подруги, живущей в университетском городе Бостоне, довелось попасть в США.

В Москве, пока оформляли визу, я позвонила в Посольство США Майклу О'Хара, сменившему Джеймса Коннелла на руководящей должности в Комиссии по розыску военнопленных и пропавших без вести, и услышала от него, историка по образованию, что ТЕМА ЛЕНД-ЛИЗА ЗАКРЫТА. Наверное, в результате выплаты долгов. На мой вопрос: как можно закрыть тему, тихоокеанская половина которой даже не открыта? – ответа не получила.

Мне было известно, что моя книга «Ленд-лиз. Тихий океан» есть в Библиотеке Конгресса и библиотеках многих университетов США. Приехав в Бостон, я отправилась в библиотеку старейшего из них Гарвардского университета, в отдел славистики, где находятся книги и на русском языке. Книга там действительно была, но выяснилось, что ее никто не читал за почти 9 лет, прошедших с выхода в свет. А Гарвард называют кузницей президентских кадров США.

По моей просьбе знакомый, живущий в Чикаго, поинтересовался состоянием дел в Чикагском университете. Там книгу за 9 лет прочитали 3 человека. В другие университеты я не обращалась.

В последнее воскресенье мая в США отмечают ДЕНЬ ПОМИНОВЕНИЯ. В этот день во всех новостийных программах было названо, похоже, впервые число всех погибших во всех войнах, которые вели США за всю свою историю: ПОЛТОРА МИЛЛИОНА ЧЕЛОВЕК.

Число гражданских моряков, погибших на доставке «русского ленд-лиза», подсчитанное мною, – 15 тысяч человек, или 1% от общей цифры. Получается, каждый сотый американец, погибший во всех войнах, которые вели США за свою историю, был торговым моряком, везшим военную помощь нашей стране. А были еще и погибшие

военные моряки. Корректного расчета их числа я сделать не могу. Но если предположить, что военных моряков на доставке «русского ленд-лиза» было не меньше, чем гражданских, то окажется, что **ВОЕННУЮ ПОМОЩЬ РОССИИ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ ВЕЗ КАЖДЫЙ ПЯТИДЕСЯТЫЙ АМЕРИКАНЕЦ ИЗ ВСЕХ ПОГИБШИХ ВО ВСЕХ ВОЙНАХ.**

Не считаться с такой статистикой и закрывать тему ленд-лиза, по-моему, нельзя. Иначе чего стоят все многочисленные американские мемориалы и в особенности памятник, поставленный у причала на южном побережье Манхеттена американским морякам, погибшим на доставке ленд-лиза не только в Россию?

Установить точное число погибших на доставке «русского ленд-лиза» – задача для американских исследователей, которую откладывать дальше в угоду политикам недостойно. Я так думаю.



Памятник ленд-лизу, Нью-Йорк, Манхеттен.  
Фото Владимира Ронкина (США)

#### **наверх**

### **PPS – ПОСТПОСТСКРИПТУМ**

В начале июля сего 2007 года, юбилейного для «русского ленд-лиза», во Владивостоке гостил американский военный корабль. Визит закончился его походом вместе с российским военным кораблем в пролив Лаперуза, где были возложены на воду венки в память о погибших здесь в годы Второй мировой войны подводных лодках американской и советской. Об этом рассказали все информационные каналы.

Два военных корабля прошли над местом, где на дне, у выхода из пролива Лаперуза в Японское море лежит самое крупное судно советского торгового флота времен войны «Трансбалт» с 10 000 тонн произведенного в США ленд-лиза на борту. Потоплено оно, как уже было сказано, в ночь на 13 июня 1945 года американской субмариной «Спейдфиш» непреднамеренно.

#### **ДЛЯ «ТРАНСБАЛТА» ВЕНКА НЕ НАШЛОСЬ!**

Не это ли является самой яркой иллюстрацией к репрессированному состоянию нашей общей с американцами военной истории?

## **СТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ**

#### **АРХИВЫ**

Архив Внешней Политики (АВП) МИДа РФ;  
Российский государственный архив экономики (РГАЭ);  
Государственные архивы:

Приморского края (ГАПК),  
Камчатской области (ГАКО),  
Магаданской области (ГАМО);  
Центр хранения современной документации Магаданской области;  
Управление президента РФ по кадровым вопросам и государственным наградам.

## ЭНЦИКЛОПЕДИИ

The Encyclopedia Americana, Vol. 17, N-Y., 1973.

Большая Советская Энциклопедия (БСЭ), М., 1984

Новый энциклопедический словарь, М., 2000

Энциклопедия Российско-Американских отношений: XVIII-XX века, М., 2001

## ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ИСТОЧНИКИ

**Бережной С.С.** Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза. / С.С.Бережной. - М., 1982.

**Виноградов А.Н.** Краткая записка об истории строительства морского порта в Петропавловске-Камчатском в 1942-1945 годах // Краеведческие записки. - П-К, 1995.

**Вознесенский Н.А.** Военная экономика СССР в период Отечественной войны 1941-1945 гг. / Н.А. Вознесенский. - М., 1947.

Вопросы истории рыбной промышленности Камчатки. - Вып. 8. - 2005.

**Гаврилов С.В.** О пароходах и датах // Вести. - 2004. - 6 авг.

ДВМП 1880-1980. - Владивосток, 1980.

Известия. - 1942. 12 ; 13 июня.

Камчатская область в годы войны: сборник документов. - Петропавловск-Камчатский, 1975.

Ленд-лиз и Россия. - Архангельск, 2006.

**Лукашев К.И.** Основные вопросы военной и послевоенной внешнейторговой политики США / К.И. Лукашев. - М., 1947.

Мировые войны XX века. - Кн. 3. - М., 2002; 2006.

Небо без границ. - Красноярск, 1995.

**Паперно А.** Американские самолеты на Камчатке // Вести. - 2002. - 12 фев.

**Паперно А.** Ленд-лиз. Тихий океан. / А.Паперно. - М., 1998.

**Паперно А.** Пропавшие без вести // Вести. - 2001. - 1 сент.

Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. - Т.2, - М., 1986.

Правда. - 1942. 12 ; 13 июня.

Северные конвои.- Архангельск, 1991.

Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. - М., 1984.

Соглашение между Правительством Соединенных Штатов и Правительством Союза Советских Социалистических Республик об урегулировании ленд-лиза, взаимной помощи и претензий. Совершено в Вашингтоне 18 октября 1972 года / Центральная научная библиотека МИД РФ.

**Соколова С.И.** Петропавловский порт: год 1942-й // Краеведческие записки. - Петропавловск-Камчатский, 1997.

Союзники в войне 1941-1945. - М., 1995.

Суда ММФ СССР, погибшие в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.: справочник. - М., 1989.

**Супрун М.Н.** Ленд-лиз и северные конвои / М.Н.Супрун. - М., 1997.

**Супрун М.Н.** Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны // Отечественная история: журнал РАН. - 1996. №3-

**Щетинина А.** На морях и за морями (3 издания). На разных морских дорогах. - Владивосток, 1994.

## ЗАРУБЕЖНЫЕ ИСТОЧНИКИ

**Дейл Д.** Правда не умалит ваш подвиг // Московские новости. - 1990. - 7 окт.

**Коакли Роберт** Рузвельт и ленд-лиз // Обозрение истории Второй мировой войны.- 1971 (Работа находится в библиотеке Института военной истории).

**Локвуд Ч., Адамсон Г.** Морские дьяволы / Ч. Локвуд, Г. Адамсон. - М., 1958.

**Локвуд Ч.** Топи их всех / Ч. Локвуд. - М., 1960.

**Нимиц Ч., Поттер Э.** Война на море 1939-1945, [сокр. пер. с англ.] / Ч. Нимиц, Э. Поттер. - М., 1965.

**Черчилль У.** Вторая мировая война [сокр. перевод с англ.] Кн.3 [тт. 5-6], М., 1991.

**Шервуд Р.** Рузвельт и Гопкинс / Р. Шервуд. - М., 1958.

**Jones R.H.** The roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union / R.H. Jones. - University of Oklahoma Press, 1969.

**Hays Otis Jr.** Home from Siberia / Otis Jr. Hays - Texas. A&MUniversity Press. 1990.

- Larkin P.J.** World History in the Twentieth Century. U.S.A. and Russia / P.J. Larkin, V.Sc. B.A. - London: Hulton Educational Publications Limited, 1968.
- Lorelli John A.** The Battle of Komandorski Island, March 1943 / John A. Lorelli. - Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1989. - Third printing.
- Motter T.H. Vail** Persian Corridor and Aid to Russia / T.H. Vail Motter. - Washington, 1952.
- Schofield B.B.** The Arctic Convoys / B.B. Schofield. - London, 1964.
- Standley H. William and Ageto A. Artur** Admiral Ambassador to Russian / William H. Standley, Artur A. Ageto. - Chicago, 1955.



**Грузы ленд-лиза, отправленные морем в СССР, по периодам времени, типам грузов, путям доставки и тоннажу\***

период	ж/д трансп. средства	авто- машины	Поставки			из С Ш А	продукты	другие	Канад- ские и брит. по- ставки	Дру- гие источ- ники	Всего
			металлы	химич. и взрывч. вещества	нефте- продукты	машины и оборудова- ние	питания	поставки			
АТЛАНТИЧЕСКИЙ						ОКЕАН					
22.06.41-30.09.41	0	1 561	1 251	1 033	9 500	280	19	1 258	0	0	14 902
1.10.41-30.06.42	0	214 148	411 619	55 542	132 459	29 116	129 999	74 281	137 841	0	1 185 005
1.07.42-30.06.43	0	308 919	460 874	70 697	54 331	28 604	294 236	167 657	45 898	0	1 431 216
1.07.43-30.06.44	39 455	641 618	699 971	288 848	45 272	182 335	936 541	350 517	31 741	0	3 156 298
1.07.44-12.05.45	146 901	531 235	654 164	206 670	250 455	232 585	553 674	188 986	51 863	0	2 816 533
13.05.45- 2.09.45	9 067	28 353	37 988	7 279	34 496	30 465	22 594	13 972	7 613	0	191 827
3.09.45-20.09.45	0	0	2 801	39	0	819	1 989	1 325	2 331	0	9 304
Итого	195 423	1 725 834	2 268 668	630 108	526 513	504 204	1 939 052	797 996	277 287	0	8 805 085
ТИХИЙ						ОКЕАН					
22.06.41-30.09.41	0	14	3 404	3 693	120 854	15 575	3 899	1 365	0	2 494	151 298
1.10.41-30.06.42	0	16	12 906	465	35 536	576	175 038	1 943	8 770	0	235 250
1.07.42-30.06.43	0	139 569	289 016	110 669	159 157	139 864	703 547	70 119	11 142	0	1 623 083
1.07.43-30.06.44	31 011	100 719	312 430	219 301	401 434	305 166	798 260	122 451	298 652	0	2 589 424
1.07.44-12.05.45	208 838	114 035	468 432	192 676	498 285	243 060	603 699	121 515	265 707	0	2 716 247
13.05.45- 2.09.45	32 313	209 746	211 214	50 509	371 670	38 073	235 607	103 235	97 487	0	1 349 872
3.09.45-20.09.45	947	879	9 014	343	0	1 330	5 875	2 683	9 603	0	30 674
Итого	273 109	564 996	1 306 416	577 656	1 586 936	743 644	2 525 925	423 311	691 361	2 494	8 695 848
Всего, дл. т	468 532	2 290 830	3 575 084	1 207 764	2 113 449	1 247 848	4 464 977	1 221 307	968 648	2 494	17 500 933
Всего, т	476 029	2 327 483	3 632 285	1 227 088	2 147 264	1 267 814	4 536 417	1 240 848	984 146	2 534	17 780 947

\* Отчеты о военной помощи 1-8, тоннаж в длинных тоннах.

Таблица из книги R.H.Jones "The roads to Russia", Appendix A, Table I. Представлена в трансформированном виде: вертикальные и горизонтальные графы поменялись местами, подсчитаны итоги новых вертикальных граф в длинных, или английских, тоннах (1 дл.т = 1016 кг), в нижней строке они пересчитаны в тоннах. Цифры, данные у Р.Джонса в скобках и связанные с арифметической ошибкой, опущены.

Представлена в трансформированном виде: вертикальные и горизонтальные графы поменялись местами, подсчитаны итоги новых вертикальных граф в длинных, или английских, тоннах. Цифры, данные у Р.Джонса в скобках и связанные с ошибкой, опущены.