

- <sup>52</sup> Саратовские известия. 1923. 3 ноября.
- <sup>53</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 68. Д. 376. Л. 25.
- <sup>54</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 68. Л. 376. Л. 25.
- <sup>55</sup> РГАЭ. Ф. 3429. Оп. 3. Д. 6. Л. 63.
- <sup>56</sup> **Жирмунский М.М.** Частный торговый капитал в народном хозяйстве СССР. 1927. С. 164.
- <sup>57</sup> Там же.
- <sup>58</sup> ЦХСД АО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 176. Л. 37; Коммунист. 1925. 1 июля.
- <sup>59</sup> См.: Частный капитал. Сборник ВСНХ. М. 1927. С. 150.
- <sup>60</sup> Коммунист. 1923. 12 января.
- <sup>61</sup> См.: **Свищев М.А.** Опыт нэпа и развитие мелкого производства на современном этапе // История СССР. 1989. № 1. С. 13.
- <sup>62</sup> См.: **Ларин Ю.** Частный капитал в СССР. М.-Л. 1927. С. 236.
- <sup>63</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 21. Д. 3752. Л. 8.
- <sup>64</sup> Там же.
- <sup>65</sup> См.: **Свищев М.А.** Опыт нэпа и развитие мелкого производства на современном этапе // История СССР. 1989. № 1. С. 13.
- <sup>66</sup> Саратовские известия. 1922. 17 октября.
- <sup>67</sup> Александр Орлов (настоящая фамилия – Фельдбин) – в 1920-е гг. зам. начальника экономического отдела ГПУ. Впоследствии, в 1938 г., бежал в США.
- <sup>68</sup> **Судоплатов П.** Разведка и Кремль. М., 1996. С. 53.
- <sup>69</sup> См.: **Ларин Ю.** Частный капитал в СССР. М.-Л., С. 237.
- <sup>70</sup> Саратовские Известия. 1922. 11 октября.
- <sup>71</sup> **Преображенский Е.** Основной закон социалистического накопления // Сб.: Пути развития. Дискуссии 1920-х гг. Л., 1990. С. 109.
- <sup>72</sup> **Бруцкус Б.** Народное хозяйство Советской России, его природа и судьбы // Вопросы экономики. № 10. С. 142.

## **ПОСТАВКИ ПО ЛЕНД-ЛИЗУ В СОВЕТСКИЙ СОЮЗ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ ИРАНА. 1941–1945 гг.**

**Г.В. Шинкаренко  
(Астрахань, Россия)**

Военные поставки в СССР из США и Великобритании осуществлялись в 1941–1945 гг. по нескольким направлениям. С августа 1941 г. они поступали в североморские порты Советского Союза – Мурманск, Архангельск, Молотовск (Североморск). Грузы из США принимали дальневосточные порты. Воздушная трасса «Алсиб» пролегла через Аляску и Сибирь. Северный путь доставки имел один существенный недостаток – уязвимость от ударов немецких подводных лодок и авиации. Значительные потери грузов и торгового тоннажа в августе 1941 г. заставили У. Черчилля наложить запрет на использование северного морского пути. Поставки столь нужного Советскому Союзу вооружения и материалов задерживались на полгода, до наступления полярной ночи.

Тихоокеанский маршрут поставок при своей относительной безопасности был значительно удален от фронта, что создавало дополнительные трудности с транспортировкой. Альтернативой северному морскому пути и тихоокеанскому маршруту был избран путь к берегам Персидского залива и далее к советской границе.

Открытие «Персидского коридора» было подготовлено совместными военно-политическими акциями Советского Союза и Великобритании. Летом 1941 г. обстановка в Иране складывалась не в пользу союзников. В стране активно действовала немецкая агентурная сеть. По сведениям советской разведки, вероятность государственного переворота, инсценированного немцами, была очень велика.

8 июля 1941 г. И.В. Сталин в беседе с послом Великобритании в СССР Криппсом заявил о необходимости выработки единой дипломатической линии союзников в отношении Ирана, Ирака и Афганистана с целью устранения угрозы проникновения Германии в страны Среднего Востока<sup>1</sup>. Советская сторона неоднократно обращала внимание Иранского правительства на опасность, которую представляла для СССР и самого Ирана деятельность внутри страны агентов немецкой разведки.

К середине августа ситуация в стране обострилась, что заставило союзников перейти к мерам ультимативного характера. 11 августа правительству Ирана была вручена совместная англо-советская нота. В ней содержалось требование о выезде из страны немецких специалистов. На тех немцев, кто оставался на службе ввиду крайней в них необходимости, должен был быть представлен список. За ними предлагалось установить строгий контроль. Иранское правительство согласилось удовлетворить англо-советские требования, но с таким большим количеством оговорок и условий, что его ответ в целом был признан неприемлемым.

25 августа 1941 г. Советское правительство вынуждено было направить очередную ноту. В ней подчеркивалось, что угрожающий характер деятельности немецкой агентуры на территории Ирана требует от Советского правительства немедленного проведения решительных мер, имеющих целью обеспечить защиту государственных интересов страны.

В тот же день советские и английские войска вступили на территорию Ирана. С приходом союзных войск в Иран общая обстановка в стране улучшилась. Но Реза-шах Пехлеви и его правительство продолжали поощрять действия немецкой агентуры. В связи с этим советское и британское правительства вопреки первоначальной договоренности решили ввести войска в столицу. Еще до вступления в Тегеран союзных войск Реза-шах Пехлеви отрекся от престола.

9 сентября Иранское правительство разорвало отношения со странами Оси. Новый шах Ирана заявил о готовности сотрудничать с союзниками. Английские и советские представители заявили шаху, что вступление союзных войск в Тегеран является временной мерой, имеющей целью поставить немецкую колонию в Иране под строгий контроль и организовать охрану и улучшение коммуникаций в стране. После стабилизации обстановки в Иране союзные войска были выведены из Тегерана. В октябре они уже заняли установленные для них зоны. 29 января 1942 г. в Тегеране был подписан договор между СССР, Великобританией и Ираном, устанавливающий союз между тремя странами. Договор гарантировал территориальную целостность Ирана, определял право СССР и Великобритании «содержать на иранской территории сухопутные, морские и воздушные силы»<sup>2</sup> до истечения шести месяцев после окончания войны. Иран, в свою очередь, обязался предоставить право использования всех коммуникаций в стране и контроля над ними.

С вводом союзных войск в Иран стало возможным установление канала для поставок вооружений и военных материалов в СССР.

Но рассчитывать на поставку в СССР значительных грузов через Иран до середины 1942 г. не приходилось. Чтобы преодолеть судам расстояние от Нью-Йорка до Басры требовалось до 75 суток.

Для столь длительного перехода значительную часть тоннажа судна приходилось отводить под топливо. Пропускаемая способность портов была крайне низкой. А единственная трансиранская железная дорога позволяла провести в сутки не более двух поездов. Что касается транспортировки грузов по автомобильной дороге, то для этого необходимо было не только капитально отремонтировать покрытие, но и завезти сотню грузовиков. Не меньшие затраты требовала и перегонка через Иран самолетов.

Пропускная способность «Персидского коридора» была сильно ограничена: 97 тыс. т в месяц могли перерабатывать порты Персидского залива, из них 39 тыс. т можно было перевести по железной дороге и 23 тыс. – по автомобильной<sup>3</sup>. Если принять во внимание, что по этим путям осуществлялись все иранские национальные перевозки, то на военные нужды союзников едва ли можно было резервировать треть, то есть не более одного железнодорожного состава в сутки. Поэтому вслед за вступлением в Тегеран осенью 1941 г. союзных войск в Иран прибыли технические специалисты – сначала британские и американские. Они сопровождали транспортное оборудование и механизмы.

96 локомотивов, более 2000 вагонов и около 230 миль железнодорожного полотна было доставлено в Иран уже в сентябре-октябре 1941 г.

Одновременно началось строительство нефтеперегонного и авиасборочных заводов и мастерских в Абадане, Маргиле, Шуйабе, заводов по сборке автомобилей в Бушире, Андимешке, Хорремшехре, Рафадае<sup>4</sup>.

10 марта президент США объявил о распространении закона о ленд-лизе на Иран, что предполагало ускорение работ по расширению «коридора»<sup>5</sup>.

Встречные действия Советского Союза в северной зоне Ирана осуществлялись менее интенсивно, и Сталин опасался усиления влияния союзников в этом регионе<sup>6</sup>.

Кроме того, в стране не было лишних средств для ведения работ на чужой территории. Поэтому до переноса закона о ленд-лизе на Иран о серьезных работах по реконструкции иранских портов на Каспии и обустройству дорог не могло быть и речи. Только 2 февраля 1942 г. в Иран вылетела первая группа советских военных специалистов под руководством начальника Инженерного отдела НКВТ (Наркомат внешней торговли) И.С. Кормилицина<sup>7</sup>.

Формально все грузоперевозки в советской зоне Ирана находились в ведении Советского транспортного управления (СТУ) Наркомата обороны. Однако фактически ими руководили представители НКВТ, глава которого – А.И. Микоян – являлся членом ГКО. На базе объединения «Ирансовтранс», работавшего в Иране с 1935 г., и СТУ сотрудники инженерного отдела развернули работу по организации транспортных операций в северной зоне Ирана. Специально созданные подразделения взяли под свой контроль все основные дороги и с разрешения иранских властей приступили к их реконструкции. В порты Персидского залива и на сборочные заводы въехали советские военпреды. 23 февраля им удалось отправить из Бушира на север первую колонну из 50 «Доджей»<sup>8</sup>. Однако регулярная перегонка техники в СССР стала возможной лишь с апреля. К этому времени транспортные возможности «Персидского коридора» более чем утроились по сравнению с осенью 1941 г. Однако они по-прежнему удовлетворяли лишь четверть необходимых потребностей. Вывод заводов на проектные мощности ожидался не ранее осени<sup>9</sup>. К октябрю 1942 г. пропускная способность южного маршрута стала приблизительно равна пропускной способности северных советских портов, то есть около 100 тыс. т в месяц<sup>10</sup>. Но этого было уже недостаточно для перевозки грузов, предусмотренных Вторым Протоколом о поставках.

Британская сторона, удержавшая ключевые пункты на персидском маршруте перевозок, явно не могла справиться с масштабом работ и стала постепенно сдавать позиции Соединенным Штатам. Введя в сентябре 1941 г. в Иран свои войска, а в марте 1942 г. распространив на него закон о ленд-лизе, США вполне могли претендовать на доминирующую роль в организации перевозок в этом регионе. 1 октября 1942 г., незадолго до подписания Второго Протокола о поставках по ленд-лизу, главой управления службой в Персидском заливе, был назначен генерал Д.Х. Конноли, на которого была возложена задача по доведению иранской способности южного маршрута до 200 тыс. т в месяц. Американские планировщики подсчитали, что для этого потребуется ввезти в Иран 28,5 тыс. военных строителей и других специалистов, 75 локомотивов, 2200 вагонов и 7200 мощных грузовиков.

Уже к середине октября 1942 г. все это было готово к отправке. Однако из-за отсутствия судов завершить перевозку удалось лишь к августу 1943 г.<sup>11</sup>

Масштабные работы по расширению транзита грузов через Иран были проведены и с советской стороны. Правда, они начались много позднее. 16 июня 1943 г. ГКО СССР принял постановление об увеличении грузопотока через Иран до 180 тыс. тонн в месяц. Для ускорения работы 10 августа ГКО создал в Иране штаб своего уполномоченного, назначив на этот пост полковника С.А. Борисова – сотрудника представительства инженерного управления Наркомвнешторга в Иране.

Более чем двойное увеличение объемов перевозок через Персидский залив свидетельствовало об огромной работе, которую провели союзники. Это обеспечило перевозку для СССР по данному маршруту заявленных Вашингтонским протоколом 1034 тыс. т грузов<sup>12</sup>.

По словам А.И. Микояна, организация доставки самолетов, боеприпасов, порохов, автомобилей, продовольствия и прочего являлась крупномасштабной инженерно-технической и перевозочной операцией с использованием железнодорожного, авто-

мобильного и воздушного транспорта<sup>13</sup>. Осуществление этой операции не могло обойтись без масштабной реорганизации транспортной инфраструктуры. С согласия правительства Ирана СТУ осуществляло реконструкцию Северных участков трансиранской железной дороги, с целью обеспечения максимальной пропускной способности. Оно также обеспечивало ремонт, содержание и реконструкцию шоссежных дорог в Северной части Ирана.

В ходе транспортировки ленд-лизовских грузов возникло множество затруднений, грозящих сорвать графики поставок. Самой трудной, по определению Л.И. Зорина, была проблема подготовки водителей для автокараванов, следовавших от портов Персидского залива до каждого побережья Каспия. Были месяцы, когда требовалось перегонять до 10 тыс. автомашин. Решение было найдено в организации краткосрочных водительских курсов, а также набора водителей среди местного населения. За время функционирования «Персидского коридора» иранские шоферы в сложнейших условиях перегнали тысячи груженых военными грузами «студебекеров» и «фордов».

В рамках реконструкции Северного участка трансиранской железнодорожной магистрали СТУ были проведены работы по укладке дополнительных путей на остановочных пунктах, удлинены пути на горных станциях, подвешены новые провода связи и установлены телеграфные аппараты, завезены новые станки и оборудование для ремонтных служб. Все это позволило довести пропускную способность северных участков Трансиранской железной дороги до двенадцати пар поездов в сутки<sup>14</sup>.

Кроме того, были проведены реконструкция и ремонт шоссежных дорог Казвин – Пехлеви – Астара, Шахруд – Кучан – Башгиран, Казвин – Тебриз – Джульфа с устройством на них заправочных пунктов. Переоборудованию подверглась инфраструктура Каспийских портов, где были проведены значительные работы по механизации и расширению причалов и подъездных путей. Приемка военных грузов была организована в порту Пехлеви на юге Каспийского моря, сюда на автомашинах прибывали из Казвина боеприпасы, велось их складирование и погрузка на суда Каспийского пароходства. После этого их ожидала отправка в советские порты. Порт Нюшехр принимал грузы, горюче-смазочные материалы, стооктановый бензин в бочках и порох в герметичных контейнерах, поступавших из портов Персидского залива.

Значительные усилия советская сторона прилагала для охраны транспортных путей Северного Ирана. При СТУ был создан отдел охраны коммуникаций. Наряду с этим охрана железно дорожного полотна осуществлялась иранскими путевыми сторожами. Их работа во многом обеспечила безопасность движения.

Отличные рабочие отношения сложились у советских представителей и американцев с работниками министерства путей сообщения, в частности, с директором трансиранской железной дороги господином Нафиси. При участии иранских инженеров были разработаны проекты удлинения станционных путей, развитие пунктов водоснабжения и железнодорожной связи.

Сотрудничество Советского Союза и Ирана не ограничивалось транзитом через Иранскую территорию. В январе 1944 г. в столице Ирана состоялось заседание организационного комитета советско-иранского общества культурной связи, а через месяц прошло собрание учредителей этого общества.

В 1942 г. население Ирана пожертвовало в фонд обороны СССР 1750000 риалов и отправило большое количество подарков Красной Армии<sup>15</sup>.

Большую роль в укреплении антигитлеровской коалиции сыграла конференция глав Великобритании, СССР и США, состоявшаяся осенью 1943 г. в Тегеране. Место проведения конференции было выбрано не случайно. Именно на иранской земле принципы, заключенные в основу союзных договоров о поставках и взаимопомощи, получили реальное воплощение в работе американских, советских и английских военных и гражданских специалистов. Главами держав признавалась помощь, которую оказал Иран в деле ведения войны против общего врага «в особенности облегчая транспортировку грузов из-за границы в Советский Союз»<sup>16</sup>. Правительства стран-союзниц заявили о своем намерении сохранить полную независимость и территориальную неприкосновенность Ирана, а также о желании в полной мере рассмотреть те

экономические проблемы, которые встанут перед Ираном после окончания военных действий.

Решения Тегеранской конференции позитивно повлияли на ход поставок по ленд-лизу, способствовали более скоординированной организации работ, улучшению взаимоотношения союзников в этой области, ликвидации возникших трений сторон.

1944 г. оказался пиком поставок по ленд-лизу через «Персидский коридор». Если в октябре 1943 г. было перевезено в СССР всеми видами транспорта 446 689 т грузов, то в ноябре – 577 717, а в декабре – 635 367 т грузов<sup>17</sup>. Показатели 1944 г. превышают и эти огромные цифры. После открытия союзниками второго фронта во Франции поставки в Советский Союз южным маршрутом пошли на убыль. В сентябре 1944 г. в Иракскую Басру пришло последнее транспортное судно. Осенью 1944 г. ликвидируются агентства Ирансовтранса в Тануме и Ханнокене. В ноябре 1944 г. были собраны последние автомашины на самом большом сборочном заводе в Андимешке. Завод демонтировали, и советские специалисты уехали на север. Второй после Хорремшехра порт Персидского залива Бендер – Шахпур в декабре 1944 г. принял два последних судна с грузами для Советского Союза. Агентство Ирансовтранс было ликвидировано.

Итак, за время действия «Персидского коридора» с ноября 1941 г. по май 1945 г. союзники направили в порты Персидского залива 39 645 самолетов, 873 846 автомобилей, 70 178 мотоциклов, тракторов и других машин, 144 361 т боеприпасов и других взрывчатых веществ, 995 368 т продовольствия, 1 248 517 т металла и металлоизделий, 45 068 нефтепродуктов, 586 588 единиц дорожного оборудования, мин и других грузов<sup>18</sup>. Грузы, отправленные по «Персидскому коридору» в СССР, составили 23,8 % от всех поставок в Советский Союз.

Не являясь главным маршрутом поставок по ленд-лизу в Советский Союз, южный маршрут, тем не менее, сыграл значительную роль в бесперебойном снабжении Красной Армии и советского тыла столь необходимыми сырьем, материалами и вооружениями. В большей мере это относится к 1943 г., когда через Иран и Ирак было отправлено 33,5 % всех грузов, предназначенных для Советского Союза.

Группа советских войск в Иране несла охрану коммуникаций, проведенных от южного Ирана к пунктам на советско-иранской границе и портам Каспийского моря. После войны, 4 апреля 1946 г. между Ираном и СССР было достигнуто соглашение о вывозе из Ирана оставшегося контингента советских войск. Вывод завершился к маю того же года.

---

<sup>1</sup> Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны 1941–1942 г. Т. 1. С. 80.

<sup>2</sup> Зорин Л.И. Особое задание М., 1987. С. 54.

<sup>3</sup> Басов А.В., Гутенмахер Г.И. Персидский коридор // Военно-исторический журнал. 1991. № 1. С. 28.

<sup>4</sup> Стеттиниус Э. Ленд-Лиз – оружие победы. М., 2000. С. 139–140.

<sup>5</sup> Veumont J. Comrades in Arms: British Aid to Russia 1941-1945 / L. 1980. P. 99.

<sup>6</sup> Veumont J. Op. cit. P. 99-100.

<sup>7</sup> Зорин Л.И. Указ. соч. М., 1987. С. 45.

<sup>8</sup> Там же. С. 68.

<sup>9</sup> Veumont J. Op. cit. Pad.

<sup>10</sup> Motter T.H.V. The Persian corridor and Aid to Russia. Washington, 1952. P. 481–482. Ссылка дана по книге: Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные канвои. М., 1998. С. 152.

<sup>11</sup> Там же. С. 153.

<sup>12</sup> Там же. С. 154.

<sup>13</sup> Зорин Л.И. Особое задание. М., 1987. С. 175.

<sup>14</sup> Там же. С. 142.

<sup>15</sup> Там же. С. 109.

<sup>16</sup> Сов. Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. Тегеранская конференция. М., 1984. Т. 2. С. 156–157.

<sup>17</sup> Зорин Л.И. Особое задание. М., 1987. С. 119.

<sup>18</sup> Басов А.В., Гутенмахер Г.И. Персидский коридор. Военно-исторический журнал. 1991. № 1. С. 29.