

КОРАБЕЛЬНЫЙ ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Рассматриваются англо-американские поставки боевых кораблей для советского Военно-морского флота по программе ленд-лиза в период войны 1941–1945 гг.; раскрывается их роль в оснащении ВМФ СССР, место в крупнейших военных операциях отечественного флота за указанный период.

Ключевые слова: антигитлеровская коалиция, боевые корабли, Великая Отечественная война, Великобритания, военно-морской флот, ленд-лиз, Северный флот, СССР, США, торпедные катера, тральщики.

С началом Великой Отечественной войны задача пополнения советского Военно-морского флота боевыми кораблями стала крайне актуальной в силу ряда обстоятельств. Дело в том, что советская судостроительная промышленность того времени в основной массе была сосредоточена в районах Ленинграда и Николаева. Этим близким к границе крупных центров обеспечения ВМФ страна лишилась уже к осени 1941 г. Верфи, расположенные во внутренних речных бассейнах, не могли компенсировать потери из-за ограничений по размерам строящихся кораблей [8, с. 92]. В связи с оставлением врагу Николаевских заводов, исключением из плана Ленинградских и передачей ряда крупных предприятий наркомату танковой промышленности, производственные мощности кораблестроения значительно снизились [12, л. 50]. Одновременно характер войны на огромном сухопутном фронте требовал сосредоточения индустриальных сил страны на вооружении для Красной Армии [4, с. 208]. В результате, база судостроения по линии кооперативных предприятий, изготовлявших главные судовые турбины, главные и вспомогательные дизели, электромоторы, артиллерийские башни, компрессора, торпедные аппараты и пр. сократилась еще больше [12, л. 50]. Состояние отечественного кораблестроения военных лет охарактеризует сравнение его валового выпуска с довоенным 1940 г. По отношению к нему было выпущено: в 1941 г. – 89%, в 1942 – 44, в 1943 – 45, в 1944 г. – 55 и в 1945 г. – 58% продукции [4, с. 208].

Таким образом, в условиях недостатка собственных ресурсов, единственным способом усиления флота оставалась внешняя помощь. Она была оказана Великобританией и США путем передачи техники

и вооружения в рамках программы ленд-лиза*. Однако сотрудничество СССР с партнерами по антигитлеровской коалиции в области морских вооружений осложнялось рядом моментов, препятствовавших эффективной помощи. Во-первых, для Соединенных Штатов и Англии океанская составляющая войны имела больший приоритет, чем морская для СССР. И те жертвы, на которые шли союзники в области сухопутных вооружений, оказывались неприемлемыми, когда речь заходила о военно-морских поставках. Кроме того, значительная часть поступлений для флота могла быть использована только на Северном и Тихоокеанском театрах. Переброска даже небольших кораблей внутренними водными путями была сопряжена с серьезными ограничениями [8, с. 93]. В результате большая часть союзнической помощи для ВМФ СССР поступила лишь во вторую половину Великой Отечественной войны. Тем не менее, в поставках по ленд-лизу из США и Великобритании на протяжении всех военных лет всегда присутствовала техника, материалы и сырье, в которых нуждался флот [6, с. 116].

В настоящей статье речь пойдет о корабельной составляющей морского ленд-лиза периода 1941–1945 гг. Точнее – о роли, которую сыграли полученные из-за рубежа тральщики, охотники за подводными лодками и торпедные катера в обеспечении операций флота СССР, противостоявшего странам Оси в акватории морей Европы. Актуальность заявленной темы обуславливается явно недостаточным представлением проблематики военно-морских поставок по ленд-лизу для отечественного ВМФ среди общего объема публикаций, освещающих различные аспекты материально-технической помощи союзников

* Ленд-лиз (Lend-Lease) – система передачи США взаймы или в аренду вооружения, боеприпасов, строительного сырья, различных товаров и услуг странами – союзниками по антигитлеровской коалиции // Энциклопедия российско-американских отношений. – XVIII – XX века. М., 2001. С. 301.

60 Вооруженным силам СССР. Помимо этого в ряде работ присутствует необоснованное преувеличение значения англо-американского морского ленд-лиза в силу ориентации авторов только на номинально высокие характеристики импортных судов без учета конкретных обстоятельств их использования в Советском Союзе. Поступление от союзников кораблей началось с весны 1942 г., когда из Великобритании на Север с конвоями стали прибывать антиманнитные тральщики типа ТАМ. Всего ВМФ СССР было принято 7 кораблей указанного типа: «Шики», «Хав», «Шуза», «Стефа», «Свега», «Сумба» и «Сильджа» [15, д. 53, л. 1]. И хотя передаваемые англичанами противоминные корабли представляли собой переоборудованные норвежские китобойные суда, тем не менее, они были оснащены современными электромагнитными и акустическими тралями, позволяющими тралить практически все типы неконтактных мин, выставляемых немецкими подводными лодками [3, с. 70].

Прибытие первых иностранных тральщиков в СССР следует рассматривать с учетом того, что к началу войны советский ВМФ был оснащен контактными тралями лишь на 64,9%, а тральщиками – на 11,4%. Крайне серьезная ситуация сложилась на Северном флоте, где обеспеченность тралями равнялась средней по ВМФ, а тральщиками – в пять раз меньше [1, с. 59]. В этих условиях даже небольшая партия судов ленд-лиза представляется значительным вкладом в укрепление боеспособности тральных сил Северного флота. Именно тральщики типа ТАМ, число которых достигло к лету 1943 г. 11 вымпелов, смогли свести к минимуму потери от минно-заградительной операции германских подводных лодок в Восточном секторе Арктики. В том числе были своевременно обнаружены и ликвидированы два немецких заграждения, заблокировавшие вход на рейд порта Диксон – важнейшего узла коммуникаций [9, с. 266].

Немногим позже, осенью 1942 г. состав Северного флота пополнился еще тремя построенными на английских верфях дизельными тральщиками типа ММС. Корабли строились в рамках специального проекта – для уменьшения собственного магнитного поля корпус был изготовлен из дерева. Принятые с конца навигации 1943 г. тральщики ММС начали принимать участие в конвоировании судов в Юго-Западной части Карского моря [3, с. 126]. А вскоре в Полярное прибыли из Англии два дополнительных новейших ба-

зовых тральщика ММС-136. Их противоминное вооружение составляли петлевой, электромагнитный и акустический трали. Корабли участвовали в борьбе с минной опасностью как в ходе самой войны, так и в послевоенном боевом тралении [5, с. 111–112]. Но при всем уважении к помощи Великобритании, основным поставщиком кораблей для советских ВМС после распространения на СССР американского закона о ленд-лизе выступили Соединенные Штаты. Именно американцы обеспечили усиление противоминной составляющей советского флота, передав в 1943–1944 гг. свои базовые тральщики типа АМ. Это были самые совершенные тральщики нашего ВМФ периода Великой Отечественной войны. Только они отвечали всем требованиям борьбы с якорными и магнитно-акустическими минами. Всего в состав морских сил СССР вошли 34 тральщика этого типа, из которых 10 воевали на Севере, а остальные пополнили Тихоокеанский флот [11, с. 345].

Дизельные тральщики АМ, предназначенные для тральных работ и конвойной службы, обладали большой дальностью плавания, высокой мореходностью. Они имели на вооружении новейшее оборудование: контактные трали типа «Оропеза» и разомкнутые электромагнитные трали «Тэм», что давало возможность успешно бороться с минами в океане, море и реке и осуществлять проводку кораблей [10, с. 235–236]. Благодаря установленной на борту системе противолодочного вооружения, «Амики» были способны успешно бороться с подлодками противника. К применению их в данном качестве располагало наличие новейшего гидролокатора, двух бортовых бомбометов, двух кормовых бомбосбрасывателей, а также 24-ствольного носового противолодочного бомбомета [15, д. 121. лл. 128–128 об]. Радиолокационная станция, установленная на тральщиках типа АМ, эффективно использовалась для обнаружения подводных лодок в надводном положении [5, с. 111]. «По своим тактико-техническим данным являются вполне современными кораблями», – так отзывался о поступивших к февралю 1945 г. американских АМ Нарком ВМФ адмирал Н.Г. Кузнецов [15, д. 302, л. 108].

Из десяти судов этого класса, принятых Военно-морскими силами СССР к весне 1944 г., был сформирован 6-й Краснознаменный дивизион тральщиков Охраны водного района. С появлением в составе Северного флота указанных кораблей (ТЩ-111 – ТЩ-120) они стали основой

борьбы с минами и одной из ключевых сил в борьбе с подводными лодками. Можно даже утверждать, что их приход повлиял на значительное уменьшение активности подлодок Германии в зоне действия Северного флота вплоть до августа 1944 г. В области противостояния минной опасности роль кораблей соединения оказалась столь же значительной. Только один ТЩ-115, выполняя задание по разминированию залива Варангер-фьорд в интересах наступающих на суше войск, вытралил в 1944 г. более 200 мин [10, с. 237, 246–247].

Помимо тральщиков, за годы войны корабельный состав советского флота пополнился большим количеством торпедных катеров североамериканской постройки. Всего по состоянию на 1 ноября 1945 г. по ленд-лизу из США поступило 90 торпедных катеров типа «Воспер» (из них 14 в разобранном виде), 60 катеров типа «ЭЛКО» (29 разобранных), 50 ТК типа «Хиггинс» [15, д. 346, л. 472]. Однако вследствие их позднего прибытия, реальное участие в борьбе с германским судостроением успела принять, в лучшем случае, только половина кораблей вышеозначенного списка (102 единицы, полученные на 21 февраля 1945 г.) [15, д. 302, лл. 107, 109].

Тактико-технические данные трех типов американских торпедных катеров были близки: водоизмещение 45–50 т; скорость полного хода 36–39 узлов, экономического – около 22, дальность плавания 420–450 миль. Их вооружение состояло из двух торпедных аппаратов 533 мм калибра и 20 мм зенитных автоматов «Эрликон» [16, с. 257]. Вместе с тем отмечались существенные в плане эксплуатации различия, которые даже позволили инженер-контр-адмиралу Якимову в беседе с председателем судостроительной компании «Хиггинс Индастриаз» сделать конкретное заявление: «Личный состав ВМФ оценивает получаемые торпедные катера: Воспер – так себе, Хиггинс – хорошие, Элко – отличные» [14, л. 99].

Действительно, самыми быстрыми и мореходными считались корабли, построенные на верфях «Электрик бот компании (ЭЛКО)». В противоположность им американские «Восперы» не дотягивали до 40-узловой планки скорости, тогда как их английские аналоги легко развивали 43–45 узлов. Мореходность судов тоже оставляла желать лучшего: вместо 6 баллов, предусмотренных проектом, американские катера могли выдержать лишь 4-балльную волну. Катера типа «Хиггинс» были немногим медлительнее «ЭЛКО», но не уступали

последним в мореходности и маневренности, помогавшей уцелеть во время налетов авиации. «Хиггинсы» легко выдерживали 6-балльную волну и были способны к длительным автономным плаваниям. В СССР они вошли в состав Северного и Тихоокеанского флотов под наименованием катеров типа «А-2» [13, с. 201, 206].

Максимальная результативность поставляемых по ленд-лизу катеров была отмечена применительно к Северному морскому театру. Там торпедные суда американской постройки, составлявшие большую и качественно лучшую часть бригады катеров Северного флота, в 1944 г. добились значительных успехов в борьбе с противником. Достижения импортных машин были напрямую связаны с их высокими характеристиками. Большая мореходность и дальность плавания позволяли расширить район воздействия на коммуникации противника. Относительно крупные размеры и мощное оборонительное вооружение увеличивали их выживаемость в столкновениях с кораблями охранения. Рост численности ТК Северного флота, достигнутый, в основном, за счет американских поставок, позволил перейти к более эффективной тактике поиска группами. Впервые в бою ими была успешно применена радиолокация для обнаружения противника в условиях плохой видимости [8, с. 94–95].

На завершающем этапе Великой Отечественной войны советский Военно-морской флот приобрел по ленд-лизу первые полноценные большие охотники за подводными лодками типа SC-110. Начиная с октября 1943 г. они стали поступать на Север, затем на Дальний Восток. В итоге Северный флот получил 36, Балтийский – 4, Черноморский – 6 и Тихоокеанский флот – 32 американских больших охотника. В советском ВМФ они относились к типу БО-1 [11, с. 286]. Данный класс катеров-охотников представлял собой дизельные деревянные корабли полным водоизмещением 119 тонн. Пара установленных двигателей мощностью в 960 лошадиных сил позволяла судам развивать скорость хода в 20 узлов. Корабли отличала высокая мореходность, обеспечивающая безопасность плавания при состоянии моря 10–11 баллов [15, д. 121, лл. 130, 130 об]. Артиллерийское вооружение включало 40 мм пушку «Бофорс», три 20 мм автомата «Эрликон», крупнокалиберные пулеметы. Для уничтожения подводных лодок на палубе большого охотника устанавливались два бомбосбрасывателя с 18 глубинными

62 бомбами и две многоствольные бомбометные установки, которых в советском флоте в то время еще не было [6, с. 120–121]. Благодаря совершенной гидроакустике и радиолокации большие охотники типа БО-1 оказались эффективными противолодочными кораблями и широко применялись на Севере для обеспечения конвоев, а также поддержания оперативного режима на подходах к базам [11, с. 286–287].

Пожалуй, единственными судами ленд-лиза, получившими в наркомате ВМФ критическую оценку, стали сторожевые корабли типа РСР и РТС. Они представляли собой поисково-спасательные катера морской авиации полным водоизмещением 27 т. Двигатели общей мощностью 1260 л.с. сообщали катеру скорость хода до 9 узлов, максимальную – до 25. Дальность плавания экономическим ходом составляла 490 миль; экипаж – 12 человек [2, с. 178.]. Всего советский флот за годы войны получил из США 59 катеров указанного типа, которые классифицировались в СССР в качестве малых охотников за подводными лодками [15, д. 346, л. 472]. Изначально такие корабли не предназначались для ведения боевых действий. Лишь по инициативе членов Советской Закупочной комиссии в США артиллерийско-стрелковое вооружение на большей части катеров МО-1 было усилено. Более половины из них оснастили 20-мм автоматами типа «Эрликон» и 3 крупнокалиберными пулеметами [16, с. 258]. Однако применяемые в качестве сторожевых кораблей и малых охотников, катера своему назначению по-прежнему не соответствовали, вследствие отсутствия приборов поиска подводных лодок (гидролокаторов) и неудовлетворительных мореходных качеств [15, д. 302, л. 109].

Каково же реальное место полученных из-за границы судов в военных усилиях Советского Союза? В первую очередь речь идет о количестве. Всего за период войны с Германией от союзников поступило 318 боевых кораблей [15, д. 321, л. 4]. В то же время отечественной промышленностью было передано флоту 2 легких крейсера, 54 подводные лодки, 18 эсминцев, 15 больших охотников за ПЛ, 55 тральщиков и около 600 боевых катеров [16, с. 288]. Исходя из анализа показателей, вклад ленд-лиза в поддержание боеспособности советских ВМС следует считать заметным только по ограниченному числу позиций. Это утверждение справедливо, например, для больших охотников (15 построенных в 1941–1945 гг. соотносятся с 46 приобретенными только для Северного, Балтийс-

кого и Черноморского флотов, как 1 к 3). В качественном отношении, о достоинствах импортной военно-морской техники можно судить из письма вице-адмирала Елисеева от 5 июня 1945 г.: «...поступившие от союзников корабли в значительной мере обеспечили деятельность Северного флота. Тральщики, охотники за подводными лодками и торпедные катера успешно действовали в соответствии со своим назначением» [7, с. 78]. Вместе с тем, приведенное изречение весьма показательно, так как оно отражает не только позитивные стороны, но и ключевое противоречие системы англо-американского судового ленд-лиза периода Великой Отечественной войны. На одной чаше весов – высокие характеристики большинства зарубежных кораблей, оснащенных не имеющими отечественных аналогов приборами (гидро, радиолокаторы и пр.), причем изучение последних позволило нашей стране в дальнейшем ликвидировать отставание по ряду направлений военного производства. На другой – факт эксплуатации подавляющего большинства поступивших из-за границы судов в водах Северного морского театра, уменьшавший их полезность для советского ВМФ в целом.

Дело в том, что во время войны с Германией основные события с участием Военно-морского флота СССР развернулись в водах Балтики и бассейне Черного моря. По сравнению с ними Север имел второстепенное значение и был важен только в плане осуществления конвойных операций. Несмотря на это, вследствие географических факторов, именно Северному флоту в полной мере удалось воспользоваться преимуществами союзнических поставок. К ноябрю 1945 г. его соединения располагали 7 тральщиками АМ, 6 тральщиками ТАМ, 33 большими охотниками за ПЛ, 5 малыми противолодочными кораблями, 11 катерами «Воспер», 14 катерами «Элко» и 14 «Хиггинсами». На Балтийском море из числа поставленных до окончания боевых действий судов тогда же находились: 4 охотника за ПЛ больших, 2 охотника за ПЛ малых, 19 ТК «Воспер» и 17 ТК «Элко». А в составе Черноморского флота числились 6 110-футовых противолодочных кораблей, 20 малых охотников и 13 «Восперов» [15, д. 346, л. 472]. Налицо как количественная, так и качественная диспропорция между театрами, наиболее заметная в отношении тральщиков и противолодочных кораблей. При этом высокая степень обеспеченности Балтийского флота катерами

нивелируется сведениями о том, что на Балтике боевые корабли ленд-лиза во время войны не применялись. А значение для боевой деятельности Черноморского флота кораблей и катеров зарубежного производства может трактоваться как чрезвычайно незначительное. Таким образом, мы вправе сделать вывод, что война на море

на важнейших стратегических направлениях – южном и западном – осуществлялась исключительно собственными силами [8, с. 94]. Именно поэтому, действительная роль поступивших из-за границы судов в большинстве важнейших операций отечественных ВМС оказывается далекой от ожидаемой.

Список литературы:

- [1] Ананьев В.В., Йолтуховский В.М. Боевая подготовка и деятельность тральных сил ВМФ СССР (1938–1945 гг.) / В.В. Ананьев, В.М. Йолтуховский. – СПб.: СПбВМИ, 2004. – 100 с.
- [2] Бережной С.С. Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза: Справочник. – СПб.: Велень, 1994. – 400 с.
- [3] Бурков Г.Д. Война в Арктике: к 70-летию начала Великой Отечественной войны. – СПб.: ГНЦ РФ ААНИИ, 2011. – 195 с.
- [4] Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. – СПб.: Судостроение, 1995. – 599 с.
- [5] Йолтуховский В.М., Осокин Н.В. Противоминная оборона Северного Флота (1941–1945 гг.). – СПб.: СПбВМИ, 2008. – 186 с.
- [6] Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР, 1941–1945. – М.: Наука, 2008. – 244 с.
- [7] Краснов В.Н. Ленд-лиз и развитие советского флота // Вопросы истории естествознания и техники. – 1993, №1. – с. 69–85.
- [8] Ларинцев Р.И. Ленд-лиз для ВМФ СССР – помощь на завтра // Флот и победа: общерос. обществ.-науч. чтения, 19–20 мая 2004 г. – Архангельск.: Администрация Арханг. обл., 2004. – с. 91–100.
- [9] Ларинцев Р.И. Ленд-лизские поставки на Северный флот и их эффективность // Война в Арктике (1939–1945 гг.). – Архангельск: Поморский государственный университет, 2001. – с. 263–269.
- [10] Лукин А.И. На тральщике в полярных конвоях // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Выпуск 4. – М.: Андреевский флаг, 2000. – с. 234–248.
- [11] Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. – СПб.: ООО Издательство Полигон, 2002. – 640 с.
- [12] Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. 644. Оп. 2. Д. 28.
- [13] Торпедой – пли! История малых торпедных кораблей / Под общ. ред. А.Е. Тараса. – Минск: Харвест, 1999. – 367 с.
- [14] Центральный военно-морской архив (ЦВМА). – Ф. 13. Оп. 71. Д. 1292.
- [15] ЦВМА. – Ф. 928. Оп.3.
- [16] Шитиков Е.А., Краснов В.Н., Балабин В.В. Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны / Е.А. Шитиков, В.Н. Краснов, В.В. Балабин. – М.: Наука, 1995. – 301 с.
- [17] Энциклопедия российско-американских отношений. XVIII–XX века / Авт. и сост. проф. Э.А. Иванян. – М.: Междунар. отношения, 2001. – 692 с.