

ШИРИН МАНАФОВ

НЕИЗВЕСТНЫЕ СТРАНИЦЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

О роли Баку в охране южного маршрута ленд-лиза

В марте 1941 года Конгресс США принял закон о ленд-лизе.

Почти ничего неизвестно о громадной роли в снабжении фронта и тыла СССР в годы Второй мировой войны азербайджанских военных, которые обеспечивали безопасность прохождения грузов через Иран в европейскую часть СССР. Так же, как о заслугах Каспийской флотилии в доставке грузов из порта Энзели (Иран) в Баку, Махачкалу и Астрахань. Южный маршрут проходил через Гибралтар, Суэцкий канал, далее – в Иран и Баку. Либо корабли США огибали Африку, а далее – в Иран и Баку. Поставки оружия, топлива, продовольствия в СССР американцы в 1945 году оценили в 11 млрд. долларов.

В марте 2020 года В.Путин подписал указ о учреждении звания «Город трудовой доблести». Он присваивается городам с большими заслугами в победе над фашизмом. За проявление массового героизма, стойкости, за вклад в победу на фронтах, обеспечение фронтов всем необходимым. Речь о городах РФ, но ряд политиков выступил с предложением расширить список и внести в него города бывшего СССР. В частности, Михаил Гусман предлагал внести в список Ташкент, где было организовано 130 госпиталей, и Баку.

В июне 2020 года Национальный музей истории Азербайджана присоединился к международному проекту «Образы войны», посвященному 75-летию победы СССР во Второй мировой войне. В проекте принимает участие ряд стран СНГ и Восточной Европы. Одна из целей проекта – предъявить документы, фотографии о вкладе этих стран в достижение победы над общим врагом, фашизмом. Принять участие в нем желает и представительство международного союза «Наследники победы» в Азербайджане.

Кураторами проекта являются Российское военно-историческое общество, музей Победы, Российский фонд культуры и еще ряд организаций. Участие в подобных проектах позволяет нашей стране донести правду о громадной роли Азербайджана в победе над фашизмом.

Общеизвестно, что Баку внес огромный вклад в победу – до 80% всех горюче-смазочных материалов на фронт направлялись из Баку. Это один из городов с наибольшими шансами получить статус города трудовой доблести. Есть еще одна веская причина для внесения в список городов трудовой доблести. Баку – ответственный за организацию и безопасность на южном маршруте ленд-лиза.

Мало кому известно, что южный маршрут ленд-лиза пролегал через Иран, далее следовал по территории нашей страны на Северный Кавказ. Второй вариант южного маршрута – порты Ирана, откуда кораблями Каспийской флотилии груз доставлялся в Бакинский или Астраханские порты. Одним из организаторов безопасности маршрута по территории Ирана был боевой друг Гейдара Алиева майор Таптыг Годжаев.

Таптыг Годжаев был одним из участников освободительного движения в Иране под руководством Пишевари в годы Второй мировой войны.

Призван в армию в 1939 году, прекрасно владел фарси, с 1941 года находился

в Иране, где участвовал в создании агентурной сети для сбора разведанных.

Сотрудничал с деятелями освободительного движения, в частности, с Джафаром Мамедзаде, более известным как генерал Кавиан. В 1945 году генерал Кавиан стал министром обороны Южного Азербайджана.

После Ирана Т.Годжаев воевал в Крыму, где в 1943 году был ранен. После лечения в госпитале получил назначение в Нахчыван. В 1945 году Т.Годжаев преподавал тактику четыремстам курсантам из Ирана в Бакинском военном училище.

На красноармейцев под командованием Таптыга Годжаева возлагалась ответственность за безопасность иранского отрезка маршрута. Азербайджанские воины справились с этой задачей отлично. За время службы Т. Годжаева в Иране на маршруте не было совершено ни одной крупной диверсии немецкими разведотрядами, которые могли бы нарушить поставки техники и оружия из иранских портов в Баку или Астрахань.

Заслуги Азербайджана и наших воинов в охране южного маршрута ленд-лиза огромна и мало изучена советскими историками. Бывшее руководство НИИ истории Азербайджана не считало тему актуальной, и когда на исторической конференции в Баку три года назад прозвучало предложение ученого из Ставрополя о совместном изучении роли южного маршрута ленд-лиза, никак не отреагировало. В работах наших историков о заслугах Азербайджана в победе над фашизмом и о роли Баку во Второй мировой войне тема южного маршрута ленд-лиза даже не упоминается. Тогда как командование Красной армией и лично Сталин придавали организации и охране южного маршрута такое значение, что в Иране находилась сотысячная группа советских войск.

О роли Баку в южном маршруте ленд-лиза

Доктор исторических наук, сотрудник Института востоковедения РАН Алексей Кива в своей статье в «Независимой газете» от 9 апреля 2020 года отмечал: «Готовясь к годовщине Победы, мы почему-то не говорим о вкладе в нее других республик СССР». Замалчиваются и заслуги азербайджанских военспецов в организации безопасности так называемого южного ленд-лиза. Да и о нем самом. О южном маршруте ленд-лиза и сейчас, и в советское время было мало публикаций.

Представляет большой интерес любая информация о роли азербайджанских военспецов в событиях на Ближнем Востоке во время Великой Отечественной Войны.

Газета «Каспий» подняла важный вопрос о том, что пора снять гриф «секретно» с архивных материалов об участии Баку и наших военспецов в тайной войне в Иране и Турции в период Великой Отечественной Войны, благодаря которым СССР был обеспечен надежной транспортировкой военной техники союзников через Иран и Баку на наши фронты.

Речь идет о поставках военной техники по ленд-лизу, которая бесперебойно поставлялась через Иран и Баку. Об этом мало кто знает в СССР. Все считают, что основные поставки помощи от союзников проходили по так называемому Северному маршруту и поставлялись кораблями союзников в Мурманск, Архангельск и порты Дальнего Востока. Тогда как на самом деле поставки шли в основном через Иран и далее в Баку. Эта тема достойна отдельного разговора, так как роль Баку была исключительно важной, азербайджанские военспецы победили неизвестную войну с немецкой разведкой в Иране и обеспечили СССР надежной и бесперебойной доставкой военной техники в годы борьбы с фашизмом, – считает ветеран Второй мировой войны **Нусрет Гасанов**.

К сожалению, в советский период, особенно в первые годы после окончания войны, эта информация была засекречена. Отсюда незначительное число исследований о южном маршруте ленд-лиза и о том, что большую часть ленд-лиза СССР по-

лучал именно по южному маршруту.

Секретность южного маршрута стала одной из причин меньших потерь от диверсий немецких спецслужб сравнительно с северными маршрутами.

На бакинских заводах с 1941 года была налажена сборка танков и самолетов американского производства.

Предоставляя займы, в аренду – отсюда lend-lease – военную технику, оружие, боеприпасы, продовольствие и многое другое, США преследовали собственные интересы – выиграть время, максимально подготовиться к вступлению в войну. Не менее важна вторая причина – прибыль. В ходе переговоров в 1972 году Советскому Союзу был выставлен счет в размере 722 миллиона долларов.

«По южному маршруту, – отмечал подполковник Т. Годжаев, – проходила не только военная, но и вполне мирная техника: оборудование для нефтепромыслов, паровозы, вагоны, станки, химическое сырье, медикаменты, продовольствие».

Самые популярные предметы в армии – американская тушенка и обладающие высокой проходимостью «джипы» и «студебеккеры».

Легендарный военный летчик Александр Покрышкин творил свои воздушные подвиги исключительно на американском самолете «Аэрокобра». СССР получил несколько тысяч этих классных самолетов, которые собирались на заводах Баку. На американских грузовиках устанавливались «катюши», также СССР получал американские радиостанции, которые заменили крайне ненадежную проводную связь.

Американские поставки составили всего только 4% военного производства СССР. Но и эти скромные 4 процента стоили по ценам того времени 11 млрд. долларов. Это составляло четвертую часть от помощи США другим странам антигитлеровской коалиции.

Велико значение южного маршрута и в так называемом обратном ленд-лизе. Через Баку в Иран для США Советский Союз поставлял крайне необходимые для военной промышленности металл и руду. Было поставлено 300 тысяч тонн хромовой и 32 тыс. тонн марганцевой руды, сотни тонн золота, платины, миллионы кубометров леса.

Прав был американский историк Дж. Херринг, когда он писал: «Ленд-лиз не был самым бескорыстным актом в истории человечества. Это был акт расчетливого эгоизма, и американцы всегда ясно представляли себе выгоды, которые они могут из него извлечь».

За годы войны в СССР по всем маршрутам было поставлено 22 195 самолетов, 12 980 танков, 13 тысяч орудий разного калибра, 427 тысяч автомобилей, 560 кораблей, 345 тысяч тонн взрывчатки. Сборочные цеха завода имени лейтенанта Шмидта и других промышленных гигантов Баку работали круглосуточно. Кроме сборки самолетов и танков, приходилось и исправлять массу проколов поставщиков. Американские и английские танки отличались несовершенством конструкции, часто прибывали неукomплектованными, без прицепов, без ремонтно-монтажного инструмента. Фугасные гранаты для 75-миллиметровых пушек имели обыкновение само-



Майор Таптыг Годжаев, 1942 год.

произвольно взрываться. Тем не менее, особенно в 1941 году, ленд-лиз сыграл важную роль в снабжении войск.

Война началась для Красной армии крайне неудачно, с большими потерями как в живой силе, так и технике. Уже в июне-июле 1941 года соотношение сил с вермахтом по самолетам, танкам, артиллерийским орудиям снизилось в 6 раз. Чтобы вернуть военное производство на Урале, нужно было время, и помощь США в этот самый сложный период было трудно переоценить.

О роли Каспийской флотилии

Об этой роли рассказывал фронтовик, долгие годы бывший директором музея «Каспийского пароходства» **К. Керимов**: К октябрю 1942 года битва за Кавказ приняла особо ожесточенный характер. Немцы, не считаясь с большими потерями, продвигались к предгорью Большого Кавказа. Прорвавшись в пределы Северного Кавказа, противник перерезал железную дорогу Махачкала – Кизляр – Астрахань. С этого дня Закавказье и Северный Кавказ с центром страны и с фронтом связывал лишь морской путь по Каспию.

Каспий стал театром военных действий. 8 августа 1942 года решением военного комиссара ВМФ СССР Каспийская флотилия стала действующей. переброска воинских частей, боевой техники, советской и получаемой по ленд-лизу, стала осуществляться только морским путем. Также, как вывоз нефтепродуктов и продовольствия. Нефтекаранавы и крупные танкеры из Баку на Астраханском рейде защищались зенитками канонерских лодок и сторожевых кораблей и морских охотников. С охраной ценных грузов Каспийская флотилия отлично справлялась во многом и благодаря накопленному опыту ведения боевых действий практически с первых дней войны. Так, в июле 1941 года из Красноводска в Баку была доставлена следовавшая на фронт танковая дивизия. Перевозка ее обеспечивалась канонерскими лодками, сопровождавшими транспорт с танками на пути до порта Баку на протяжении семи суток.

С середины 1942 года противник стремился с помощью авиации полностью перерезать морской путь по Каспию, поскольку по морю доставлялись ценнейшие грузы для фронта. Несмотря на большие потери, авиация гитлеровцев резко активизировалась, особенно в северной части Каспия, нанося бомбовые удары по грузовым судам и кораблям Каспийской флотилии. Отважным морякам приходилось отражать воздушные налеты по несколько раз в день. В некоторые дни, когда немецкая разведка передавала сведения о транспортировке особо ценных грузов по ленд-лизу, налеты на караваны судов совершались каждые полчаса. Наиболее ожесточенным и интенсивным налетам люфтваффе подвергались суда во время разгрузки в Астраханском порту и на рейде. Тем не менее, Каспийская флотилия только за 1942 год перевезла из Баку в Астрахань до 1 593 174 тонны нефтепродуктов.

Каспийская флотилия обеспечивала перевозку не только бензина и других нефтепродуктов из Баку, но и других стратегических грузов по линии ленд-лиза. Это были танки, самолеты, бронетехника, запчасти, а также джут, каучук и сизаль.

В 1943 году главной задачей Каспийской флотилии было обеспечение доставки грузов из иранских портов в Баку, Махачкалу и Астрахань и безопасность морских коммуникаций. Против кораблей Каспийской флотилии действовали две группы бомбардировщиков общей численностью до ста самолетов. Фашисты ставили также донные мины с магнитными и магнитно-акустическими замыкателями. Только после провала операции гитлеровцев по захвату Кавказа и освобождения советскими войсками городов Северного Кавказа доставка ленд-лиза, так же, как и нефтепродуктов из Баку в центр вновь стали осуществляться не только морем, но и по железной дороге.

Обратный ленд-лиз

Таптыг Годжаев: Много труднее было охранять транспортировку грузов из Баку по иранской территории к портам Персидского залива. Это так называемый обратный ленд-лиз. На всем маршруте по иранской территории устраивали засады, подрывали грузовики, зная, что из СССР везли золото и платину, другие ценности, которые шли в США в счет оплаты за ленд-лиз. Часто на караваны грузовиков происходили нападения иранских банд, нанимаемых гитлеровцами. Маршрут пролегал по пустынной, малонаселенной местности, длина маршрута была почти две тысячи километров. Самые большие потери наша охрана несла именно на обратном ленд-лизе, так как маршрут пролегал по землям хорошо вооруженных кочевых племен. Поэтому очень нужны были военспецы из Азербайджана со знанием языка и местной специфики, чтобы наладить контакты с предводителями племен. Мы смогли создать свою группу поддержки среди мирного населения, особенно хорошо налажена была работа в вилаятах Южного Азербайджана, которые заранее оповещали нас о готовящихся нападениях. Благодаря солдатам и офицерам-азербайджанцам удалось сократить потери, ликвидировать опасные банды и сделать безопасной большую часть маршрута. Ведь кроме золота караваны перевозили, например, лесоматериалы, которые в безлесном Иране ценились очень дорого. Это была очень трудная и важная миссия, неслучайно на территории Ирана все годы войны СССР держал сотысячную армию. Одна из причин: американцы были прагматиками: война войной, а бизнес прежде всего. Не получив в обмен на ленд-лиз золото, американцы могли сократить столь необходимые СССР поставки вооружения. А ведь большинство советских летчиков-асов класса Покрышкина предпочитали летать на надежных и маневренных американских самолетах, а грузовики «Студебеккеры» были крайне нужны для фронта, как и запчасти, боеприпасы и т.д. Роль азербайджанских военспецов в охране маршрута поставок из портов Ирана в Баку и обратно была очень значительной. Одна из причин этого – нам удалось убедить местное население, что речь идет об общей победе. Сокрушить фашизм – благо для Ирана, СССР высоко оценит помощь Ирана в победе над гитлеровской Германией.

К сожалению, в советский период, да и после распада СССР эта тема не освещалась в советской прессе, до сих пор остается малоизученной, мало публикаций и исследований наших историков по теме южного маршрута ленд-лиза. Хотя это очень важно и отражает еще одну заслугу Баку в общей победе.
