

### Список цитированных источников и литературы

1. Белорусские оstarбайтеры: ист.-аналит. исслед. / Г.Д. Кнатько, В.И. Адамушко, Н.А. Бондаренко, В.Д. Селеменев; под ред. Г.Д. Кнатько. – Минск: НАРБ, 2001. – 336 с.
2. Белорусские оstarбайтеры. Угон населения Беларуси на принудительные работы в Германию (1941-1944): Документы и материалы: в 2 кн. / Сост. Г.Д. Кнатько, В.И. Адамушко [и др.] – Минск: НАРБ, 1996. – Кн.1 (1941-1942) – 304 с.
3. Белорусские оstarбайтеры. Угон населения Беларуси на принудительные работы в Германию (1941-1944): Документы и материалы: в 2 кн. / Сост. Г.Д. Кнатько, В.И. Адамушко и др. – Минск: НАРБ, 1996. – Кн.1 (1941-1942). – 304 с.
4. Государственный архив Брестской области (далее ГАБО). – Фонд 1-П. – Оп. 2. – Д. 18.
5. ГАБО. – Фонд 1-П. – Оп. 2. – Д. 193.
6. ГАБО. – Фонд 1-П. – Оп. 2. – Д. 26.
7. ГАБО. – Фонд 1-П. – Оп. 2. – Д. 65.
8. ГАБО. – Фонд 4-П. – Оп. 1. – Д. 38.
9. ГАБО. – Фонд 815. – Оп. 2. – Д. 36.
10. ГАБО. – Фонд 815. – Оп. 2. – Д. 4.
11. Гребенщикова, И.В. Организационно-правовые основы осуществления репатриации в СССР : автореферат дис. на соиск. уч. ст. канд. ист. наук : 12.00.01 / И. В. Гребенщикова; Уральский гос. ун-т. – Екатеринбург, 2008. – 32 с.

### ЛЕНД-ЛИЗ: ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСАФРИКАНСКОГО МАРШРУТА ПОСТАВКИ ВООРУЖЕНИЙ В 1941–1945 гг.

*Посохина Г.И.*

УО «Брестский государственный университет имени А.С. Пушкина», г. Брест

Коалиция держав, сражавшихся в годы Второй мировой войны против Германии, Италии и Японии, сложилась в 1941–1942 гг. Она объединила США, Великобританию, СССР, Китай и ряд других государств. Каждый участник этого союза, опираясь на разные традиции, политику, интересы, географию, ресурсы, оценивал войну через призму собственных интересов. Вполне закономерно, что военным операциям в континентальной Европе, в бассейне Средиземного моря и на Тихом океане посвящено наибольшее количество специальных работ. Об истории военных действий на Африканском континенте, особенно в Африке южнее Сахары, написано гораздо меньше. Однако следует отметить, что при всем тактическом и стратегическом значении североафриканского театра военных действий в 1940–1943 гг. Африка и после прекращения крупномасштабных наземных операций в ее северной части продолжала вносить значительный вклад своими ресурсами, людскими и материальными, в победу Объединенных наций. Через африканский континент прибывали и возвращались американские участники важнейших встреч «большой тройки» – Тегеранской и Ялтинской – во главе с Рузвельтом. В африканских городах Касабланке и Каире отработывалась стратегия боевого взаимодействия союзных держав, генеральных штабов и войск Объединенных наций на ближайшую и более отдаленную перспективу. Во встречах участвовали Рузвельт, Черчилль, руководители британских доминионов, а также де Голль, Чан Кайши. На такие встречи союзников на африканской земле приглашались Сталин и Молотов [1, с. 12].

В 1941–1942 гг. Африке отводилось важное место на встречах в верхах. Но в 1943–1945 гг., когда на африканском континенте уже не было войск «стран оси», роль Африки в глобальной стратегии оставалась предметом дискуссий на Каирской, Тегеранской и Ялтинской конференциях.

Было еще одно обстоятельство, повышавшее значение Африки в глазах союзников. Над этим континентом проходила трасса переброски самолетов, которые самостоятельно перелетали из США в Бразилию, Африку и далее направлялись на все театры военных действий – в Европу и на Ближний Восток, в страны Юго-Восточной Азии и на Дальний Восток. Именно через Африку перегонялась из-за Атлантического океана в Советский Союз авиационная американская техника. Этим путем были переброшены десятки тысяч самолетов, в том числе и для Советской Армии.

Подвергшись нападению Германии 22 июня 1941 г., Советский Союз установил союзнические отношения с Великобританией и Соединенными Штатами и стал с ноября 1941 г. получать из этих стран помощь. В частности, из Соединенных Штатов по программе ленд-лиза за 1941–1945 гг. было поставлено вооружений, продовольствия и иных товаров общей стоимостью около 11 млрд. долл. [4, с. 72]

За годы войны было налажено несколько маршрутов доставки вооружений по программе ленд-лиза Советскому Союзу: Североатлантический (в Мурманск и Архангельск), Тихоокеанский (во Владивосток), Транссибирский (через Аляску, Чукотку), Трансафриканский (вокруг и через Африку, в Басру, Тегеран и Баку).

Помощь СССР по ленд-лизу оказывалась на основе специальных соглашений. По Московскому протоколу (октябрь 1941 г.) США намеревались поставить в СССР до июня 1942 г. 2 млн. т военного снаряжения. Фактически, обязательство полностью выполнено не было. Согласно второму протоколу, в течение 1942/1943 финансового года Советскому Союзу намечалось направить около 5 млн. т грузов, что также полностью не было реализовано.

За годы войны (1941–1945 гг.) СССР было передано около 14 тыс. американских самолетов. Как ни внушительно выглядит эта цифра, она составляет лишь 5% общих поставок. Перевозка вооружений осуществлялась на морских судах. Что касается самолетов, то практиковался комбинированный способ доставки. С осени 1941 г. американские самолеты прибывали на судах в морские передаточные пункты – Басру, Мурманск, Архангельск, откуда советские летчики перегоняли их своим ходом на прифронтовые аэродромы в Россию. На разных этапах главенствующее значение приобретал тот или иной маршрут. До середины 1942 г. ведущим был Североатлантический маршрут, затем в течение года – Трансафриканский. Об этом свидетельствуют следующие цифры. За сентябрь–декабрь 1942 г. в СССР через Аляску было поставлено 148 самолетов, через Мурманск и Архангельск (за июль–декабрь) 390 самолетов, через Иран – 1009. С весны 1943 г. в течение 8 месяцев доставка вооружений северным маршрутом была полностью приостановлена [4, с. 73]. В 1943–1944 гг. все большее значение приобретал маршрут через Аляску и Чукотку, и снизилось значение остальных.

Хотелось бы особо остановиться на том, как действовал Трансафриканский маршрут. Схематично он выглядел следующим образом: США – Вест-Индия – Африка – Ирак (Басра) – Иран. Уже в 1939–1941 гг. американские корабли шли с вооружением на Ближний Восток и Юго-Восточную Азию вокруг Африки. Со второй половины 1941 г. наиболее срочные грузы стали доставляться транспортными самолетами, пересекавшими Африку с запада на восток, а затем по этому маршруту стали перебрасываться своим ходом боевые самолеты.

Переброски самолетов воздушным путем в Советский Союз через Африку начались в марте 1942 г., когда из США в Иран прилетели 72 бомбардировщика B-25. В Тегеране они были переданы русским пилотам. За март–декабрь 1942 г. в Россию этим путем было переброшено 102 B-25 и 138 самолетов A-20 [4, с. 75.]

И Советский Союз, и Соединенные Штаты придавали Трансафриканскому маршруту важное значение. Определенное представление об этом дают советские источники. Они, в частности, сообщают, что 23 апреля 1942 г. посол США в Москве 198

Стэндли в беседе с И.В.Сталиным внес предложение существующую авиалинию США – Африка – Басра (Ирак) продлить до Москвы или Куйбышева, а 1 июня 1942 г. в Вашингтоне президент Рузвельт и нарком иностранных дел Молотов обсудили вопрос об организации воздушной связи между США и СССР через Африку-Басру-Тегеран [3, с. 167, 188].

К освоению трансафриканского маршрута по воздуху Великобританию и США подталкивал целый ряд обстоятельств. В 1939-1942 гг. путь вокруг Африки был единственным сравнительно безопасным маршрутом для доставки морем грузов из Великобритании для войск в Египте и Индии, на Средний и Дальний Восток. Что касается США, то они осуществляли поставки вооружения вокруг Африки следующим образом. Из США во Фритаун и Батерст (Западная Африка) направлялись трансатлантические конвои с оружием и боеприпасами. В определенной точке океана суда отделялись от конвоя, следовавшего в Великобританию, и плыли самостоятельно. Но немцы топили до 10 % судов. Поэтому транспортные суда в Западную Африку стали сопровождать боевые корабли. Из Западной Африки груз морским путем следовал вокруг мыса Доброй надежды на Ближний Восток. На перевозку грузов морским путем из портов Восточного побережья в Басру по маршруту Касабланка-Суэц уходило 42 дня, вокруг мыса Доброй надежды – 70 дней. Такие сроки доставки никого не устраивали. Встал вопрос о переброске вооружений воздушным путем.

Перегонка самолетов через Африку была организована Великобританией в сентябре 1940 г. Англичане на транспортных судах доставляли истребители в разобранном виде на аэродром Такоради (Гана). Здесь их собирали, и далее они летели самостоятельно в Каир. В начале 1941 г. был проложен воздушный маршрут Великобритания – Гибралтар – Такоради – Хартум. По нему летали бомбардировщики и транспортные самолеты. Истребители же по-прежнему доставлялись морем, собирались в Такоради и далее летели своим ходом. Завод в Такоради собирал 200 самолетов в месяц. Поток самолетов был настолько велик, что на их обслуживание не хватало экипажей.

Успехи англичан привели американцев к мысли о возможности переброски оружия на Ближний Восток через Африку. По расчетам военных аналитиков, на доставку груза самолетом по маршруту Майами – Ресифе – Дакар – Касабланка – Каир – Суэц ушло бы 83 часа, Майами – Ресифе – Такоради – Каир – Басра – 101 час. Но для перелетов по этим маршрутам следовало создать промежуточные аэродромы в Вест-Индии, Бразилии, Африке [4, с. 78].

2 сентября 1940 г. между Соединенными Штатами и Великобританией было достигнуто соглашение, по которому в обмен на 50 эсминцев США получили права на аренду воздушных и морских баз в британских владениях на 99 лет, в т.ч. в Вест-Индии. Они стали промежуточными аэродромами для переброски авиации из Соединенных Штатов Западную Африку. Американские возможности были закреплены в законе о ленд-лизе от 11 марта 1941 г., который наделил США правом на получение баз в странах Британской империи. Помимо Вест-Индии, большое значение для организации перелетов через Атлантику имела Бразилия, расстояние между которой и Западной Африкой составляло 1800 миль. Бразилия разрешила США построить 8 военно-воздушных баз в Натале, на северо-востоке страны с июня 1941 г. она разрешила американским транспортным самолетам совершать перелет со своих аэродромов в Африку и на Ближний Восток. Военно-морской флот США получил право использовать бразильские порты в Ресифе и Натале.

Летом 1941 г. Трансафриканский маршрут переброски вооружений был полностью передан американской стороне. 26 июня 1941 г. представители ВВС США и

Великобритании заключили соглашение с частной компанией «Пан-Ам», в соответствии с которым последней получалась переброска американских самолетов через Атлантику, а также американских и британских вооружений и самолетов по воздуху от Такоради до Хартума. 8 октября 1941 г. «Пан-Ам» разместила свою штаб-квартиру в Африке в Аккре. В течение октября-декабря 1941 г. дочерние компании «Пан-Ам» взяли на себя руководство всеми перевозками военных грузов по воздуху над Африкой. К декабрю 1942 г. все межконтинентальные операции перешли к Командованию воздушным транспортом (КВТ), и контракт с «Пан-Ам» был приостановлен.

Осуществляя эксплуатацию Трансафриканского маршрута, американцы немало потрудились над его усовершенствованием. На континент были доставлены тысячи тонн производственных грузов. Были налажены радио- и метеослужбы. И – самое главное – построены дополнительные промежуточные аэродромы: Такоради, Аккра (Гана); Лагос, Кано, Майдугури (Нигерия); Эль-Фашер, Эль-Генейна, Хартум (Судан); Асмара (Эритрея); Каир (Египет).

Летом 1941 г. правительство США приступило к переговорам с властями Либерии о создании на ее территории военно-воздушной базы, чтобы построить в Западной Африке еще один альтернативный аэродром для переброски вооружений через Африку на Ближний Восток. С 1 марта 1942 г. американские самолеты начали совершать промежуточную посадку в Либерии [4, с. 82].

Трансафриканский маршрут доставки самолетов становится наиболее важным после вступления США в войну с Японией. Это объясняется тем, что после начала войны на Тихом океане единственным безопасным путем доставки американского вооружения по воздуху на Дальний Восток и в Австралию стал маршрут через Бразилию в Африку. Если в предыдущие 6 месяцев (т.е. с середины 1941 г.) он использовался для срочной переброски вооружений на Средний Восток, то с февраля 1942 г. он стал важнейшей коммуникацией с Дальним Востоком.

Трансафриканский маршрут оказался и наиболее безопасным путем доставки вооружений в Россию по сравнению с Североатлантическим, где за март–май 1942 г. четверть всех судов, следовавших в Мурманск, была потоплена. Поэтому зимой 1942/43 г. по маршруту Бразилия-Африка осуществлялось все воздушное сообщение между США и Европой, перебрасывались самолеты в Индию и Китай и часть грузов для Советского Союза. Трансафриканский маршрут в 1943 г. стал воздушным коридором ко всем театрам военных действий в мире.

Следует отметить, что в критические месяцы лета 1942 г. Трансафриканский маршрут неоспоримо доказал свои преимущества перед всеми остальными путями переброски оружия. Как пишет в своих мемуарах руководитель Администрации ленд-лиза Э. Стенниус:

«Ни поражение Роммеля, ни оккупация Северной Африки не были бы возможны без единства командования и снабжения войск и тыла, которые отрабатывались на протяжении месяцев. Во всем этом существенную роль сыграло объединяющее влияние программы и самой идеи «взаимного ленд-лиза» на наши совместные боевые операции. <...> У стран оси было преимущество благодаря короткому пути через Средиземное море: в несколько сотен миль до Франции и Италии. Морские же пути из Англии и Америки составляли 10 000 и 12 000 миль, а воздушный путь из США 9000. В конце концов, эту битву выиграли мы, и потому, что тем летом враг увяз на Русском фронте, и потому, что в предыдущие месяцы мы многое сделали, чтобы преодолеть трудности, связанные с далеким расстоянием, чего враг не сделал, и потому, что нам удалось собрать достаточные силы авиации, чтобы воспрепятствовать противнику прислать

значительную помощь своим через Средиземное море. За первые 9 месяцев 1942 г. тысячи английских и американских самолетов были отправлены по Трансафриканскому маршруту: бомбардировщиков, истребителей и транспортных с персоналом, техникой и другими грузами. Из числа американских самолетов были как поставленные по ленд-лизу, так и купленные за наличные англичанами. 9-я воинская часть, базировавшаяся в Каире, начала бомбардировки в июне 1942 г. За следующие 3 месяца туда поступили подкрепления, новые бомбардировщики и истребители.

Помимо поставок самолетов через Африку и вокруг Африки, через Красное море, был еще маршрут до Таоради на западном побережье Африки, где самолеты собирали и перегоняли в Египет. В критические месяцы после отступления англичан на Эль-Аламейн авианосцы постоянно прибывали южноатлантическим путем с грузом истребителей. С берегов Африки самолеты перегоняли по трансафриканскому маршруту. В тот же период возросли также поставки из США бомбардировщиков, особенно «мародеров» и «хавоков». Ко времени наступления Монтгомери 24 октября мы, в дополнение ко всем самолетам американской 9-й авиационной части, послали по ленд-лизу или с помощью прямой продажи 700 бомбардировщиков и почти 1000 для англичан и союзных сил. Самолеты, которые можно было хотя бы часть пути перегонять по воздуху, обыкновенно прибывали за несколько дней, но все танки, грузовики, пушки приходилось перевозить морем, вокруг мыса Доброй Надежды, за 70 дней из Америки и почти за такое же время из Англии» [2].

В 1942–начале 1943 гг. от основного Трансафриканского маршрута были проложены несколько дополнительных направлений. Прежде всего, был разработан резервный маршрут на случай, если корпус Роммеля станет угрожать основному. Его назвали «Экваториальный», поскольку он проходил близ Экватора. Его аэродромы размещались в Пуэнт-Нуаре (Конго), Леопольдвиле, Элизабетвиле (Бельгийское Конго), Найроби, Момбасе (Кения). Но в связи с успехами союзников на севере Африки этот маршрут утратил свое значение.

В ходе высадки десанта союзников в Северной Африке было проложено новое ответвление от Трансафриканского маршрута на север континента.

Учитывая возросшее значение полетов на север континента, в июне 1943 г. Трансафриканский маршрут был разделен на два сектора – Североафриканский (операции севернее Дакара) и Центральноеафриканский (от Аккры до Каира и далее до Карачи). В 1943 г. Североафриканский маршрут стал использоваться для переброски авиации из США в Великобританию. Через Марракеш за первые 6 месяцев 1943 г. совершили перелет туда 356 самолетов. Зимой 1943–1944 гг. основные поставки самолетов в эту страну вновь направлялись через Африку. Через Северную Атлантику перебрасывалось не более 300 самолетов в месяц.

К концу 1943 г. Североафриканский маршрут стал ведущим в перелетах на Средний Восток и Индию. По нему же перебрасывались самолеты в Великобританию. Оттуда, в частности, через Северную Африку, Ближний Восток, Тегеран в Полтаву были доставлены американские бомбардировщики, участвовавшие в челночных операциях против Германии. За 13 марта–10 мая 1944 г. в Полтаву было переброшено 479 человек и несколько сотен тонн груза. 2 июня 1944 г. Американские самолеты, взлетев с аэродрома в Полтаве, первый раз бомбили цели в Германии. На 21 июня 1944 г. в Полтаве находился 71 бомбардировщик Б-17.

Через Северную Африку президент Рузвельт и премьер-министр Черчилль совершили полеты на Касабланскую, Тегеранскую и Ялтинскую конференции.

Трансафриканским маршрутом летали и советские пилоты. В 1944 г. под командованием полковника И. Мазура был осуществлен перелет 4 гидросамолетов «Каталина» по маршруту Северная Каролина (США) – Бразилия – Сенегал – Марокко – Египет – Сирия – Иран – Баку – Астрахань – Москва [4, с. 86].

Таким образом, в годы Второй мировой войны по Трансафриканскому маршруту были доставлены многие миллионы тонн военных грузов, а по воздуху переброшены тысячи самолетов, которые сражались с Роммелем в Африке, на русском фронте, в Северной Африке, Сицилии и Италии, Индонезии, Бирме и Китае. Масштабы использования Африки для доставки вооружений на главные фронты Второй мировой войны позволяют переоценить принятые представления о роли этого континента в 1939–1945 гг.

#### Список цитированных источников и литературы

1. Африка и Вторая мировая война: сб. статей / отв. ред. Ю.Н. Зотова. – М.: Издательская фирма «Восточная Литература» РАН, 1996. – 231 с.
2. Национальный Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://militeka.lib.ru>: Стенниус, Э. Ленд-лиз – оружие победы / Э. Стенниус. – М.: Вече, 2000. – 400 с.
3. Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг.: Документы и материалы. – Т. 1. – М, 1984.
4. Френкель, М.Ю. Вторая мировая война: глобальная стратегия и Африка / М.Ю. Френкель. – М.: Издательская фирма «Восточная литература» РАН, 1995. – 186 с.

### ЭМПАТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА ОСВЕЩЕНИЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ЛИТЕРАТУРЕ ВОЕННЫХ ЛЕТ

*Поталков Ю.В.*

УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест

Выражение «эмпатический взгляд» требует определённого пояснения. Слово «эмпатия» в переводе с латинского означает сопереживание. Итак, эмпатия – это постижение мира через сопереживание, «способность представить себя на месте другого человека и понять его чувства, желания, идеи и поступки» [1, с. 539]. Следовательно, нам при рассмотрении темы, заявленной в названии доклада, предстоит интуитивно представить себя на месте героев художественной литературы, посвящённой Великой Отечественной войне.

Эмпатия может быть двуединой и триединой. Двуединая эмпатия состоит в сопереживании двух духовных ипостасей, а именно человека и бытия. Мы в нашем сообществе опираемся на триединую эмпатию, которая предполагает сопереживание трёх актантов: Бога, человека и бытия. Названное нами триединство не представляет собою некую априорную новацию в познании этических сущностей, а выступает в качестве извечной мегаидеи духовного движения материи. Любое изделие рук человеческих – будь то научная концепция, творение искусства или же предмет утилитарного употребления – начинается с Божьего замысла, продолжается в человеческом креативном действии и завершается в реальном бытовании задуманного Богом и сотворённого человеком

Применительно к избранной нами теме, эмпатический взгляд означает восприятие Великой Отечественной войны как явления надсоциального, поднятого над политическими, экономическими и т.д. интересами сторон, участвовавших в конфликте. Бог задумывает гармонию; человек решает, как именно воплотить в реальность. В 30–40-е гг. XX в. один лидер решил во имя означенной гармонии привести человечество к безликой коммунистической уравнительности. Другой лидер во имя всё той же гармонии попробовал утвердить на земле власть сверхчеловеков. Как очевидно сейчас, ни одно из означенных решений отношения к Божьему «возлюби» не имело. Наоборот, они оказались проявлениями трагического безбожия.