

Научная статья

УДК 94 (479) «1941-1945»

DOI 10.47438/2309-7078_2023_2_119

ТРАНСИРАНСКИЙ МАРШРУТ ЛЕНД-ЛИЗА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: СОЗДАНИЕ, ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ, ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Сергей Иванович Линец¹, Александр Сергеевич Линец², Александра Арамовна Илясова³

Пятигорский государственный университет^{1, 2, 3}
Пятигорск, Россия

¹Доктор исторических наук, профессор кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии, ORCID ID: 0000-0002-8941-2647, e-mail: linets-history@yandex.ru

²Кандидат исторических наук, доцент кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии, ORCID ID: 0000-0003-3524-6177, e-mail: ru.linets@yandex.ru

³Кандидат исторических наук, доцент кафедры исторических и социально-философских дисциплин, востоковедения и теологии, ORCID ID: 0009-0003-7749-1872, e-mail: ilyasova8585@mail.ru

Аннотация. В статье исследуются вопросы создания и последующего функционирования Трансиранского маршрута в годы Великой Отечественной войны. Отмечается, что это был второй по своей значимости путь доставки грузов из США и Великобритании в Советский Союз в рамках ленд-лиза. Начальной фазой создания данного маршрута стала времененная оккупация Ирана в августе 1941 г. советскими и британскими войсками. Авторы прослеживают постепенное развертывание и деятельность Трансиранского маршрута через создание соответствующей инфраструктуры как на территории Ирана, так и советском Закавказье. Даётся оценка степени важности поставок через Иран на ход боевых действий в битве Красной армии за Кавказ с вермахтом в 1942–1943 гг. Приводятся конкретные факты и цифры, характеризующие вклад союзников по антигитлеровской коалиции в окончательную победу над гитлеровской Германией. Убедительно подчеркивается, что такая помощь была важной для СССР, особенно в первые 2 года войны, но она носила вспомогательный характер. Решающим фактором в разгроме врага стала надежная работа советского тыла, который обеспечил Красную армию основным перечнем и количеством боевой техники всех видов, оружия, боеприпасов, военного снаряжения, продовольствия.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, Трансиранский маршрут, ленд-лиз, Иран, Кавказ, антигитлеровская коалиция, оценка помощи союзников.

Для цитирования: Линец С.И., Линец А.С., Илясова А.А. Трансиранский маршрут ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны: создание, функционирование, итоги деятельности // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2023. № 2. С. 119–124. DOI: 10.47438/2309-7078_2023_2_119.

Введение

В годы Великой Отечественной войны Советский Союз вместе с США и Великобританией составлял «Большую тройку» самых сильных и активных участников антигитлеровской коалиции. Одной из действенных форм их сотрудничества являлся ленд-лиз, т.е. поставки в кредит американской и английской военной техники, боеприпасов, военного снаряжения, продовольствия и других видов военных материалов в СССР, которых остро не хватало Красной армии в сражениях с немецким вермахтом. Соглашение об этих поставках было подписано представите-

лями трех стран на Московской конференции, проходившей в конце сентября – начале октября 1941 г. Правительства США и Великобритании должны были «ежемесячно поставлять Советскому Союзу по 400 самолетов, 500 танков и некоторые другие виды сырья, вооружения и военных материалов» [1, с. 212]. Период действия данного соглашения вначале был определен до 30 июня 1942 г., а затем продлевался в ходе Великой Отечественной войны.

Результаты

Всего в период Великой Отечественной войны в рамках ленд-лиза военная помощь союзников

направлялась в СССР по 5 маршрутам: Трансиранскому (его называют также Трансиранским коридором или Персидским коридором), Арктическими конвоями, Тихоокеанскому, по Советской Арктике (перегон самолетов по авиастрасе Аляска-Сибирь) и Черноморскому. Первые 3 маршрута являлись основными по объему военных грузов, доставленных в Советский Союз. Следует отметить, что и в советской, и в нынешней российской историографии Арктические конвои чаще всего упоминались в качестве основного маршрута ленд-лиза. К примеру, В.Б. Гарин в своей монографии отмечает: «основным путем доставки западного оружия в СССР был морской путь из Англии в Мурманск» [2, с. 182]. На наш взгляд, причиной столь пристального внимания отечественных исследователей именно к этому маршруту был тот факт, что он являлся самым коротким, но в то же время и самым опасным, причиной чего служило воздействие на корабли союзнических конвоев немецкой авиации, подводных лодок и надводных кораблей врага. Советские, американские и английские моряки с риском для жизни доставляли военные грузы в наши северные порты. Немаловажную роль в их героизации сыграла и основанная на реальных фактах повесть «Реквием каравану PQ-17», написанная известным писателем Валентином Пикулем.

Однако Арктические конвои перевезли в Мурманск и Архангельск только 22,6 % от общего объема грузов. На Тихоокеанский же маршрут пришлось 47,1 %, а на Трансиранский – 23,8 % отправленных в СССР всех видов военной техники, боеприпасов и других материалов. Соответственно, на Черноморский маршрут пришлось 3,9 % и на маршрут в Советской Арктике – 2,6 % [3, с. 148]. Таким образом, Трансиранский маршрут ленд-лиза занимал второе место по своей значимости.

Предысторией создания Трансиранского маршрута стало советско-английское соглашение о вводе войск в Иран и временной его оккупации, чтобы пресечь попытки иранского правительства встать на сторону нацистской Германии. 25 августа 1941 г. началась операция «Согласие», которая продолжалась до 17 сентября, когда советские войска вошли в Тегеран – столицу Ирана. После завершения этой операции войска Красной армии заняли северную часть Ирана, а английские войска – его южную часть [4]. Эта важная в военно-политическом аспекте совместная акция позволила взять под контроль все стратегические объекты на территории Ирана, в том числе морские порты, железнодорожные пути и автомобильные дороги. И.Ф. Ляхович, который в составе 14-го кавалерийского полка участвовал в этой операции, подчеркивал: «Наряду с занятием территории, наши войска блокировали границу с Турцией, Ираком, все основные узлы связи и коммуникаций, транспортные пути, железнодорожные, водные на озере Резас, шоссейные» [5, с. 171]. Была также полностью исключена возможность участия Ирана в войне на стороне гитлеровской Германии. Следовательно, появились необходимые условия для начала функционирования Трансиранского маршрута ленд-лиза. Кроме того, по настоянию правительства СССР и Англии 29 января 1942 г. шах Ирана Мохаммед Реза Пехлеви

подписал трехсторонний договор, согласно которому Иран взял на себя обязательство, которое заключалось в оказании участникам антититлеровской коалиции военной и экономической помощи. Она в частности выражалась в том, что Иран летом 1942 г. передал Советскому Союзу большую часть своего собранного урожая сельскохозяйственных культур [6, с. 14].

С советской стороны всеми работами по введению в действие Трансиранского маршрута руководил уполномоченный наркомата внешней торговли, которым на тот момент являлся генерал-майор Л.И. Зорин. Соответственно куратором этого важного инженерно-технического проекта являлся член Государственного Комитета Обороны СССР, нарком внешней торговли А.И. Микоян. Прежде чем запустить в действие Трансиранский маршрут, союзникам необходимо было в короткий срок осуществить целый ряд важных подготовительных работ. Ведь транспортная инфраструктура Ирана находилась в крайне негативном техническом состоянии и поэтому требовалось провести цикл масштабных ремонтных и строительных мероприятий, чтобы решить эту проблему. Что касается железнодорожной сети, то она была представлена только Трансиранской железной дорогой, которая шла от порта Бендер-Шахпур, находившегося на северном берегу Персидского залива до Тегерана. Затем от столицы Ирана одна колея располагалась в северном направлении до порта Бендер-Шах на южном побережье Каспийского моря, а вторая колея железной дороги уходила на северо-запад и в городе Джульба затем разветвлялась до Баку и Еревана [7, с. 63].

Проблема заключалась еще и в том, что Трансиранская железная дорога была одноколейной, поэтому ее пропускная способность составляла всего два состава в сутки в каждом направлении. Кроме того, эта дорога не была пригодна для прохождения многотонных грузовых поездов. К тому же Иран располагал крайне малым количеством паровозов, вагонов и железнодорожных платформ. Поэтому в конце сентября 1941 г. США и Великобритания отправили в Иран 96 дизельных локомотивов, 2000 вагонов и 230 миль рельсов и шпал [8, с. 139]. Параллельно в срочном порядке проводились работы по строительству новых и ремонту имевшихся в стране шоссейных дорог, мостов, виадуков, складов, жилья для рабочих. Началось также расширение пропускной способности иранских морских портов, которые после реконструкции должны были в несколько десятков раз увеличить прием различных грузов, поступавших сюда в рамках ленд-лиза. Кроме того, американцы и англичане стали активно использовать иракский морской порт Басра, что значительно увеличило возможности приема поступавших грузов.

Вначале, в первые месяцы функционирования Трансиранского маршрута, основную часть поставок в рамках ленд-лиза осуществляла Англия. Однако ее возможности все же были незначительными. Ситуация, казалось бы, кардинально изменилась 7 ноября 1941 г., когда президент США Ф. Рузвельт своим указом распространил ленд-лиз на Советский Союз. При этом он заявил: «Сегодня я выяснил, что обо-

рона СССР важна для обороны Соединенных Штатов» [9, с. 119]. Вслед за этим через несколько дней первый американский корабль с военным грузом уже был отправлен в иранский порт. Однако 7 декабря 1941 г. Япония начала войну с США, что повлекло за собой целую череду новых трудностей. Бывший начальник Управления по соблюдению Закона о ленд-лизе Э. Стеттиниус в своих мемуарах в этой связи отмечал: «У нас, в США, после Пёрл-Харбора многие порты были перегружены. В первые месяцы возникли неизбежные неурядицы, так как было необходимо одновременно отправлять за море американские войска и войсковые припасы, а также продолжать поставки союзникам» [8, с. 199]. Кроме нехватки кораблей, американское правительство со вступлением США во Вторую мировую войну заморозило на несколько месяцев поставки самолетов, танков и других видов оружия своим союзникам, в том числе Советскому Союзу. Следовательно, можно констатировать, что до конца 1941 г. Трансиранский маршрут доставки военных грузов в СССР по причине действия разных обстоятельств работал далеко не в полную силу.

Положение стало изменяться в лучшую сторону в первой половине 1942 г. К этому времени союзники, в первую очередь американцы, смогли в целом преодолеть основные трудности и обеспечить практически бесперебойную работу по доставке грузов в иранские порты. Эти изменения наглядно характеризует сравнительные данные. Так, если в феврале 1942 г. союзники доставили в Иран всего 1 самолет, предназначавшийся по ленд-лизу для Советского Союза, а в марте – 5 самолетов, то в мае – 81, а в июне – 128 самолетов [7, с. 62]. Такая же позитивная динамика была характерна и по поставкам всей другой номенклатуры военных грузов.

25 июля 1942 г. началась битва за Кавказ, начальный период которой оказался крайне тяжелым для Красной армии. Советские войска под натиском превосходящих сил противника были вынуждены отступать все дальше на юг. В эти летние и осенние месяцы 1942 г. поставки союзнической военной техники и различных военных материалов, которые поступали на фронт по Трансиранскому маршруту, были очень значимыми по своим объемам и своевременными по срокам доставки. Здесь необходимо подчеркнуть несколько принципиально важных моментов, связанных с функционированием Трансиранского маршрута в ходе всей Великой Отечественной войны. Прежде всего, во-первых, отметим, что он был самым безопасным из трех самых важных маршрутов поступления в СССР военных грузов в рамках ленд-лиза. Во-вторых, советские войска в ходе битвы за Кавказ в 1942–1943 гг. – Северо-Кавказский и Закавказский фронты – получали союзническую боевую технику из Ирана, что позволяло оперативно снабжать ею наши войска. Тем самым не было необходимости направлять сюда такую технику из дальних тыловых районов Советского Союза. В-третьих, на территории Ирана было создана мощная база по приемке, последующей сборке части поступавшей сюда в разобранном виде военной техники и, наконец, отправке всего перечня ленд-лизовых грузов в советское Закавказье.

В то же время, наряду с плюсами, Трансиранский маршрут имел и существенные трудности. В первую очередь нужно отметить его значительную протяженность, составлявшую 16,9 тысяч километров. Он протянулся от портовых городов западного побережья США через Тихий и Индийский океаны в морские порты на юге Ирана. Вторым недостатком, вытекавшим из первого, являлась его временная продолжительность: корабли шли не менее 75 суток до мест назначения. Наконец, советские морские суда, вывозившие грузы из южных портов Каспийского моря далее на север в Баку, Махачкалу, Гурьев и Астрахань, подвергались бомбардировке немецкой авиацией [10]. В общей сложности за период навигации 1942–1944 гг. на Каспийском море вражескими бомбардировщиками было потоплено 11 крупных кораблей (танкеров, сухогрузов, теплоходов) и 40 грузовых барж [7, с. 181].

Но, несмотря на все трудности и потери, поставки американской и английской военной техники постоянно нарастили. Особенно с октября 1942 г., когда США взяли на себя ответственность за слаженное и бесперебойное функционирование Трансиранского маршрута ленд-лиза, и такое решение было вполне логичным. Ведь у американцев было намного больше ресурсов, специалистов и возможностей, чем у англичан для выполнения этой ответственной миссии. При этом шло постоянное увеличение численности американских военных и гражданских специалистов в Иране, занимавшихся различными видами работ по программе ленд-лиза. К концу Великой Отечественной войны их общая численность выросла здесь до 30 тысяч человек. В основном благодаря стараниям американцев, к октябрю 1942 г. объем поставок в СССР по Трансиранскому маршруту вырос до 30 тыс. тонн различных грузов в месяц. В мае 1943 г. этот показатель составил уже около 100 тыс. тонн, а к концу этого же года – до 200 тыс. тонн. Поэтому неслучайным являлся тот факт, что в 1943 г. доля Трансиранского коридора поднялась до самого высокого за 4 года войны показателя – 33,5 %, что составило 1/3 от общего объема поставок в СССР [11].

Войска Красной армии, конечно же, постоянно ощущали все эти позитивные перемены. В качестве показательного примера можно привести оснащение советских танковых частей Закавказского фронта, участвовавших в битве за Кавказ в начале октября 1942 г., американскими и английскими танками. Так, в 5-й гвардейской танковой бригаде из 55 танков 40 машин приходилось на американские МК III «Стюарт», в 15-й танковой бригаде из 40 танков лишь один был советского производства, в 52-й танковой бригаде из 33 танков 19 являлись американскими «Стюартами» и М3, в 75-м отдельном танковом батальоне все 18 танков были американскими и т.д. [12, с. 150]. Англичане поставляли в Советский Союз средние танки «Валлентайн» и «Матильда». К концу октября 1942 г. во всех танковых частях Красной армии на Кавказе числилось 302 танка, из которых на американские и английские, поступившие из Ирана, приходилось 132 машины, что составляло почти 44 % от общего числа боевых единиц. Зимой 1943 г. начались поставки американских средних

танков «Шерман», которые лучше других зарекомендовали себя в сражениях с немцами и поэтому справедливо получили хорошие отзывы от советских танкистов.

Столь же внушительно выглядели и поставки американских и английских самолетов по Трансиранскому маршруту в советские авиационные части. Достаточно сказать, что в самый тяжелый для Красной армии в ходе битвы за Кавказ 1942 г. США отправили 4 874 самолета. Это были, к примеру, бомбардировщики A-20 «Бостон» и B-25 «Митчелл», истребители P-39 «Аэрокобра», P-40 «Киттихаук» и др. В этой связи отметим, что советский выдающийся летчик-ас А.И. Покрышкин в небе Кавказа свои победы над немецкими летчиками одерживал на американской «Аэрокобре». Англия поставляла истребители «Спитфайр» и «Харрикейн». Всего за 1942–1945 гг. по Трансиранскому маршруту только американцами было отправлено для авиации Красной армии 9 748 самолетов [7, с. 64].

Наряду с танками и самолетами, по Трансиранскому маршруту поставлялись автомобили различных модификаций. На 85 % они являлись американскими. Это были «Студебеккер», «Додж», «Виллис», «Остин» и др. Всего за время войны союзниками было отправлено в СССР 427 тысяч автомобилей разных модификаций, прежде всего из США. При этом в 1942 г. только по Трансиранскому маршруту поступало в среднем 2000 автомобилей в месяц, а во второй половине 1943 г. – уже 5000, т.е. в 2,5 раза больше [13, с. 290].

Столь же важными для Красной армии были поставки союзниками различных видов продовольственных товаров. Особенно запомнилась нашим воинам американская тушенка, которую на фронте называли «вторым фронтом». В этом образном названии нам видится, с одной стороны, некий сарказм, намек на затягивание союзниками открытия второго фронта в Европе. С другой стороны, это констатация позитивного факта: вкусная, калорийная тушенка, которую ценили наши солдаты в суровых условиях фронтового быта. Высоко оценил поставки в Советский Союз союзниками по антигитлеровской коалиции, в частности, продовольствия и автомобильной техники, в том числе по Трансиранскому маршруту, А.И. Микоян, занимавший тогда пост наркома снабжения в правительстве СССР. Он позже вспоминал: «Когда к нам стали поступать американская тушенка, концентраты, яичный порошок, какие весомые калории получили наши солдаты! ...Вся наша армия оказалась на колесах. И каких! Без ленд-лиза мы бы год-полтора лишних провоевали!» [14, с. 38].

Тем не менее, нельзя согласиться с мнением Б.В. Соколова, который, на наш взгляд, весьма переоценивает роль и значение ленд-лиза в нашей победе над гитлеровской Германией. Он, в частности, отмечает: «В целом можно сделать вывод, что без западных поставок Советский Союз не только не смог бы выиграть Великую Отечественную войну, но даже не был в состоянии противостоять германскому вторжению, не будучи в состоянии произвести достаточное количество вооружений и боевой техники и обеспечить ее горючим и боеприпасами» [15, с. 214]. По последним подсчетам российских историков, в общей сложности поставки по ленд-лизу составили не

более 7 % от произведенной нашим народным хозяйством боевой техники, боеприпасов, военного снаряжения, продовольствия, топлива и всех других ресурсов и материалов, необходимых для ведения успешных военных действий Красной армией. Следовательно, поставки по ленд-лизу более чем в 13 раз были меньшими по объему. Понятно, что по отдельным видам военной продукции, к тому же в критические для нас первые годы Великой Отечественной войны, вклад союзников в оборону страны был значительным. К примеру, в 1942 г., в ходе оборонительного этапа битвы за Кавказ, поставки американских и английских самолетов составили 11,5 % от производства в СССР, танков – 12,25 %, автомобилей – 53 % [7, с. 62]. Но это не значит, что такой вклад был решающим и определяющим для исхода войны на Восточном фронте.

Функционирование Трансиранского маршрута постепенно стало сворачиваться с середины 1944 г. К этому времени на всем протяжении Восточного фронта Красная армия проводила наступательные операции, вынуждая немецкие войска отступать все дальше на запад. Боевые действия проходили уже достаточно далеко от Закавказья, куда ранее поступали грузы в рамках ленд-лиза от наших союзников. Поэтому Трансиранский маршрут потерял свою прежнюю актуальность. К тому же, советский тыл к этому времени уже практически полностью мог обеспечить Красную армию необходимым количеством и всем перечнем боевой техники и военных материалов. Финальной точкой в работе Трансиранского маршрута стал декабрь 1944 г., когда в порт Бендер-Шахпур прибыли 2 последних союзнических транспорта с грузами [3, с. 199–200].

Выводы

Подводя итоги, отметим, что Трансиранский маршрут доставки в Советский Союз союзнической помощи в рамках ленд-лиза сыграл большую роль в обеспечении Красной армии всем необходимым перечнем военных грузов. В первую очередь эти поставки были крайне необходимы советским войскам в оборонительный период битвы за Кавказ во второй половине 1942 г. Американская и английская боевая техника, боеприпасы, различное военное снаряжение, безусловно, сыграли позитивную роль для усиления советской обороны в ходе этой битвы. Вместе с тем эти поставки по Трансиранскому маршруту, как и в целом помочь главных союзников СССР по антигитлеровской коалиции, носили вспомогательный характер. В этой связи отметим, что мы солидарны с выводом коллектива авторов четырехтомной «Истории Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.». Они отмечают, что «поставки США и Англии по ленд-лизу также оказывали определенную помощь в преодолении наиболее узких мест в советской экономике, связанных с нехваткой некоторых видов сырья и материалов... Однако они не могли быть решающими в войне, так как покрывали лишь незначительную часть требуемого и часто запаздывали» [16, с. 406]. Следовательно, именно советский тыл сыграл ключевую роль в обеспечении Красной армии всеми военными ресурсами, способствовавшими окончательному разгрому врага.

Конфликт интересов

Авторы декларируют отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Библиографический список

1. История дипломатии / под ред. А.А. Громыко [и др.]. Изд. 2. М. : Политиздат, 1975. 752 с.
2. Гарин В.Б. Слово и дело : история советской дипломатии. Ростов н/Д. : Феникс, 2010. 442 с.
3. Рыжков Н.И. Великая Отечественная: ленд-лиз. М.: Издательство «Экономическая газета», 2012. 440 с.
4. Операция «Согласие». Как СССР и Англия заняли Иран в 1941 году. URL: <https://topwar.ru/186337-operacija-soglasie-kak-sssr-i-anglija-zanjali-iran-v-1941-godu.html> (дата обращения: 06.04.2023).
5. Ляхович И.Ф. О вводе советских войск в Иран в августе 1941 года // Военно-исторический архив. 2003. № 1 (37). С. 169–172.
6. Ищенко А. Иранского «согласия» не спросили. Как советские и английские войска оккупировали Иран // Запретная история. 2021. № 24 (143). С. 12–14.
7. Война. Юг. Перелом (лето 1942 – осень 1943 гг.). Ростов н/Д. : Изд-во ЮНЦ РАН, 2012. 284 с.
8. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. М. : Вече, 2000. 400 с.
9. Яковлев Н.Н. США и Англия во Второй мировой войне. М. : Учпедгиз, 1961. 271 с.
10. Пискунов Анатолий. Трансиранский коридор. Танковый ленд-лиз. URL: <https://proza.ru/2016/12/23/790> (дата обращения: 12.04.2023).
11. Трансиранский коридор ленд-лиза. URL: <https://oliver-queen92.livejournal.com/1121055.html> (дата обращения: 12.04.2023).
12. Мощанский И.Б. Оборона Кавказа. Великое отступление. 25 июля – 31 декабря 1942 года. М. : Вече, 2010. 192 с.
13. Медведев М.В. О роли Персидского коридора ленд-лиза в операциях на Юге СССР в 1942–1944 гг. // Юг России и сопредельные страны в войнах и вооруженных конфликтах : материалы Всероссийской научной конференции с международным участием (Ростов-на-Дону, 22–25 июля 2016 г.) / [отв. ред. акад. Г.Г. Матишов]. Ростов н/Д. : Изд-во ЮНЦ РАН, 2016. С. 288–293.
14. Куманев Г.А. Рядом со Сталиным : откровенные свидетельства. Встречи, беседы, интервью, документы. М. : Былина, 1999. 446 с.
15. Соколов В.В. Тайны Второй мировой. М. : Вече, 2001. 480 с.
16. Великая Отечественная война. 1941–1945. Военно-исторические очерки. Книга вторая. Перелом. М. : Наука, 1998. 502 с.

References

1. Gromyko, A.A. et al. (1975) *Istoriya diplomatiyi* [History of diplomacy]. Moscow, Politizdat publ. 752 p. (in Russian)
2. Garin, V.B. (2010) *Slovo i delo : istoriya sovetskoi diplomatii* [Word and Deed: History of Soviet Diplomacy]. Rostov-on-Don, Feniks publ. 442 p. (in Russian)
3. Ryzhkov, N.I. (2012). *Velikaya Otechestvennaya: lend-liz* [The Great Patriotic War: lend-lease]. Moscow, Ekonomicheskaya gazeta publ. 440 p. (in Russian)
4. *Operatsiya «Soglasie». Kak SSSR i Angliya zanyali Iran v 1941 godu* [Operation Consent. How the USSR and England occupied Iran in 1941]. Available from: <https://topwar.ru/186337-operacija-soglasie-kak-sssr-i-anglija-zanjali-iran-v-1941-godu.html> [Accessed: 06.04.2023]. (in Russian)
5. Lyakhovich, I.F. (2003). O vvode sovetskikh voisk v Iran v avguste 1941 goda [On the introduction of Soviet troops in Iran in August 1941]. *Voenno-istoricheskii arkhiv*. 1 (37), 169–172. (in Russian)
6. Ishchenko, A. (2021). Iranskogo «soglasiya» ne sprosili. Kak sovetskie i angliiskie voiska okkupirovali Iran [Iranian "consent" was not asked. How Soviet and British troops occupied Iran]. *Zapretnaya istoriya*. 24 (143), 12–14. (in Russian)
7. *Voina. Yug. Perelom (leto 1942 – osen' 1943 gg.)* [War. South. Fracture (summer 1942 – autumn 1943)] (2012). Rostov-on-Don, Izd-vo YuNTs RAN publ. 284 p. (in Russian)
8. Stettinius, E. (2000). *Lend-liz – oruzhie pobedy* [Lend-Lease is a weapon of victory]. Moscow, Veche publ. 400 p. (in Russian)
9. Yakovlev, N.N. (1961). *SSShA i Angliya vo Vtoroi mirovoi voine* [USA and England in World War II]. Moscow, Uchpedgiz publ. 271 p. (in Russian)
10. Piskunov, Anatolii. *Transiranskii koridor. Tankovyi lend-liz* [Transiransky corridor. Tank lend-lease]. Available from: <https://proza.ru/2016/12/23/790> [Accessed: 12.04.2023]. (in Russian)
11. *Transiranskii koridor lend-liza* [Trans-Iranian Lend-Lease corridor] Available from: <https://oliver-queen92.livejournal.com/1121055.html> [Accessed: 12.04.2023]. (in Russian)
12. Moshchanskii, I.B. (2010). *Oborona Kavkaza. Velikoe otstuplenie. 25 iyulya – 31 dekabrya 1942 goda* [Defense of the Caucasus. The Great Digression. July 25 – December 31, 1942]. Moscow, Veche publ. 192 p. (in Russian)
13. Medvedev, M.V. (2016) On the role of the Persian Lend-Lease corridor in operations in the South of the USSR in 1942–1944. In: Matishov, G.G. (ed.) *South of Russia and neighboring countries in wars and armed conflicts: materials of the All-Russian scientific conference with international participation*. Rostov-on-Don, Izd-vo YuNTs RAN, pp. 288–293. (in Russian)
14. Kumanev, G.A. (1999) *Ryadom so Stalinym : otkrovennye svidetel'stva. Vstrechi, besedy, interv'yu, dokumenty* [Next to Stalin: frank evidence. Meetings, conversations, interviews, documents]. Moscow, Bylina publ. 446 p. (in Russian)

-
15. Sokolov, B.V. (2001) *Tainy Vtoroi mirovoi* [Secrets of the Second World War]. Moscow, Veche publ. 480 p. (in Russian)
16. *Velikaya Otechestvennaya voyna. 1941–1945. Voenno-istoricheskie ocherki. Kniga vtoraya* [The Great Patriotic War. 1941–1945. Military historical essays. Book Two. Fracture] (1998). Moscow, Nauka publ. 502 p. (in Russian)

Поступила в редакцию 24.04.2023

Подписана в печать 28.06.2023

Original article

UDC 94 (479) «1941–1945»

DOI 10.47438/2309-7078_2023_2_119

THE TRANS-IRANIAN LEND-LEASE ROUTE DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR: CREATION, FUNCTIONING, RESULTS OF ACTIVITIES

Sergey I. Linets¹, Aleksandr S. Linets², Aleksandra A. Ilyasova³

*Pyatigorsk State University^{1, 2, 3}
Pyatigorsk, Russia*

¹Dr. Histor. Sci., Professor of the Department of Historical and Socio-Philosophical Disciplines, Oriental Studies and Theology, ORCID ID: 0000-0002-8941-2647, e-mail: linets-history@yandex.ru

²Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Historical and Socio-Philosophical Disciplines, Oriental Studies and Theology, ORCID ID: 0000-0003-3524-6177, e-mail: ru.linets@yandex.ru

³Cand. Histor. Sci., Docent of the Department of Historical and Socio-Philosophical Disciplines, Oriental Studies and Theology, ORCID ID: 0009-0003-7749-1872, e-mail: ilyasova8585@mail.ru

Abstract. The article examines the creation and subsequent functioning of the Trans-Iranian route during the Great Patriotic War. It is noted that this was the second most important way of delivering goods from the United States and Great Britain to the Soviet Union under Lend-Lease, starting in the autumn of 1941. The initial phase of the creation of this route was the temporary occupation of Iran in August 1941 by Soviet and British troops. The authors trace the gradual deployment and activity of the Trans-Iranian route through the creation of appropriate infrastructure both in Iran and in the Soviet Transcaucasus. An assessment of the degree of importance of supplies through Iran for the course of hostilities in the battle of the Red Army for the Caucasus with the Wehrmacht in 1942–1943 is given. Specific facts and figures characterizing the contribution of the allies in the anti-Hitler coalition to the final victory over Nazi Germany are given. It is convincingly emphasized that such assistance was important for the USSR, especially in the first two years of the war, but it was of an auxiliary nature. The decisive fact in the defeat of the enemy was the reliable work of the Soviet rear, which provided the Red Army with the main list and quantity of military equipment of all types, weapons, ammunition, military equipment and food.

Key words: Great Patriotic War, Trans-Iranian route, Lend-Lease, Iran, Caucasus, anti-Hitler coalition, assessment of the assistance of the allies.

Cite as: Linets, S.I., Linets, A.S., Ilyasova, A.A. (2023) The Trans-Iranian lend-lease route during the Great Patriotic War: creation, functioning, results of activity. *Izvestia Voronezh State Pedagogical University*. (2), 119–124. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2023_2_119.

Received 24.04.2023

Accepted 28.06.2023