

De bevoorrading van de U.S.S.R. in de Tweede Wereldoorlog

door H. DIETERS, *Majoor van de Koninklijke Luchtmacht*

Ongetwijfeld wordt thans de nauwe relatie tussen strategie, tactiek en logistiek algemeen erkend. In de krijgsgeschiedenis zijn voldoende voorbeelden te vinden om aan te tonen dat, waar bij de voorbereiding van een militaire operatie deze relatie niet of niet ten volle werd onderkend, de operatie óf niet uitvoerbaar bleek te zijn, óf dat de resultaten ervan beneden de verwachtingen bleven. Het samenspel van strategie, tactiek en logistiek is de noodzakelijke voorwaarde voor een overwinning. Daarbij heeft sedert de Tweede Wereldoorlog, mede als gevolg van de invoering van zeer gecompliceerde en kostbare wapensystemen, niet alleen het belang van de logistiek meer en meer de aandacht verkregen, maar bovendien heeft de mening veld gewonnen dat de logistieke planning en uitvoering nationaal zowel als internationaal op meer doelmatige wijze zullen moeten geschieden. In het internationale vlak heeft deze mening zich concreetiseerd in een steeds verdergaande samenwerking op logistiek gebied binnen de NAVO. Voorbeelden hiervan zijn o.a. het NATO Maintenance Supply Services Agency en de Hawk- en F-104G-projecten. Deze samenwerking richt zich dus op de logistiek met betrekking tot twee of meer naties. Deze soort logistiek wordt ook wel aangeduid met geologistiek, waarbij de doelstelling kan worden aangemerkt als het, door middel van materiële steun en samenwerking op logistiek gebied vergroten van het militaire potentieel van bevriende naties.

Zijn heden ten dage dus verschillende activiteiten aan te tonen die zich richten op de geologistiek, ook reeds in W.O. II zagen de geallieerden zich geplaatst voor een geologistiek probleem, dat een zeer belangrijke rol zou gaan spelen in de verdere ontwikkeling van de strijd. Aanleiding voor het ontstaan van dit probleem was de Duitse inval in Rusland. Op 22 juni 1941 overschreden 120 Duitse divisies de grenzen van Rusland voor een strijd die het Duitse leger volgens de plannen voor het invallen van de winter tot aan de lijn Leningrad—Moskou—benedenloop van de

Wolga zou moeten brengen. De grote moeilijkheden die de Duitse troepen op logistiek gebied ondervonden, het vroege invallen van de winter en het inzetten van Russische divisies uit het Verre Oosten maakten het mogelijk de Duitse opmars eind november 1941 een halt toe te roepen langs de lijn Leningrad—Kalinin—Tula—Rostov. Tijdens de eerste vijf maanden van de strijd had Rusland echter enorme verliezen aan personeel en materieel geleden. Maar bovendien was het grootste industriegebied van de U.S.S.R. in handen van de vijand gevallen. Een gebied dat 70% van het ruwe ijzer, 60% van het gewalste ijzer en 50% van het staal produceerde. Bovendien was ongeveer 45% van de Russische bevolking in dit door de Duitsers bezette gebied geconcentreerd. De Russische industriële produktie was in november 1941 tot minder dan de helft van het peil van juni 1941 teruggebracht.

Stalins verzoek om hulp

Op 4 september 1941 gaf Stalin in een boodschap aan Churchill aan dat, ten gevolge van de grote verliezen aan personeel, materieel, grondstoffen en industriële ondernemingen, de defensieve kracht van de Sovjet-Unie ernstig was verzwakt. Stalin vermeldde voorts dat slechts één middel de situatie zou kunnen verbeteren, nl. dat jaar nog een tweede front vormen ergens op de Balkan of in Frankrijk en de Sovjet-Unie verzekeren van 30.000 t aluminium tegen begin oktober 1941 en van een maandelijks minimum hulp van 400 vliegtuigen en 500 tanks. Zonder deze beide soorten van hulpverlening zou Rusland hetzij de nederlaag lijden, hetzij dermate worden verzwakt dat het voor lange tijd de mogelijkheid zou verliezen om zijn geallieerden bij te staan in de strijd tegen Duitsland.

Stalin beschouwde derhalve de materiële hulpverlening als één van de voorwaarden noodzakelijk om de Sovjet-Unie als een actieve bondgenoot in de strijd tegen Duitsland te behouden. Deze vorm van hulpverlening, i.c. de bevoorrading van de U.S.S.R. in W.O. II door Amerika

en Engeland zal in dit artikel worden besproken. Achtereenvolgens zullen daarbij worden behandeld de bereidheid van Engeland en Amerika tot het verlenen van hulp, de regelingen voor de bevoorrading en de uitvoering van de bevoorrading.

Brits-Amerikaanse bereidheid tot hulpverlening

Standpunt politieke leiders

Reeds op de dag van de Duitse aanval op Rusland verklaarde Churchill dat elke staat, die zou bijdragen tot het vernietigen van Hitler en het Nazi-regime, verzekerd kon zijn van Engelse bijstand. Engeland zou Rusland zo veel als binnen zijn vermogen lag hulp verlenen. Tevens riep Churchill de Amerikanen op om Rusland te steunen onder aanvoering dat het gevaar waarin de Sovjet-Unie verkeerde eveneens een bedreiging vormde van de vrijheid van Amerika.

De Amerikaanse Assistant Secretary of State, Sumner Welles, bracht op 23 juni 1941 het standpunt van de Amerikaanse regering naar voren. Hij verklaarde dat, hoewel de principes van het communisme onverenigbaar waren met de Amerikaanse opvattingen van democratie, elke verdediging tegen de machtspolitiek van Hitler de val van zijn regime zou bespoedigen, hetgeen zou bijdragen tot de veiligheid van Amerika. De volgende dag deelde president Roosevelt mee dat de Amerikaanse regering Rusland zou helpen bij het verkrijgen van oorlogsmaterieel. In hun verklaringen spraken de Amerikaanse en Britse politieke leiders zich dus uit voor hulpverlening aan Rusland. Dit niettegenstaande het feit dat de Sovjet-Unie zich tot 22 juni 1941 zowel in bewoordingen als met daadwerkelijke steun bij de grondstoffenvoorziening voor de Duitse oorlogsproductie, steeds vijandig jegens hen had gedragen.

Standpunt militaire autoriteiten

Bij de Britse en Amerikaanse militaire autoriteiten bestond echter twijfel of de Russische strijdkrachten in staat zouden zijn aan de Duitse aanval het hoofd te bieden. In het algemeen waren zij de mening toegedaan, dat de Duitse veldtocht in uiterlijk 3 maanden zou zijn beëindigd. Op grond hiervan achtten zij hulpverlening op grote schaal slechts een verspilling van energie en van de reeds zo schaarse middelen.

Conferentie Stalin-Hopkins

Teneinde een inzicht te krijgen in de Britse opvattingen over het Russische weerstandsvermo-

gen zond Roosevelt de directeur van de Lend-Lease Administratie op 13 juli 1941 naar Londen. De besprekingen met Churchill bleken het probleem echter niet tot klaarheid te kunnen brengen. Op voorstel van Churchill begaf Hopkins zich, na verkregen toestemming van Roosevelt, op 27 juli 1941 naar Moskou. Tijdens tweedaagse besprekingen met Stalin verkreeg Hopkins een volledig overzicht van de Russische positie, met inbegrip van een gedetailleerd beeld van de sterkte en de bewapening van de Russische strijdkrachten. Op grond van zijn bevindingen slaagde Hopkins na zijn terugkomst erin om de Amerikaanse en Britse regeringen te overtuigen van de vastberadenheid en de reële mogelijkheid van de Sovjet-Unie om de strijd met uiteindelijk gunstig resultaat voort te zetten. Met het bezoek van Hopkins aan Stalin werd de basis gelegd voor de bevoorrading van de U.S.S.R. in W.O. II.

Regelingen voor de bevoorrading

Moskou Protocol

Als een direct resultaat van de hierboven vermelde besprekingen stelden Roosevelt en Churchill aan Stalin voor om een conferentie te beleggen over de toewijzing van oorlogsmaterieel. In de op 28 en 29 september 1941 te Moskou gehouden besprekingen tussen Lord Beaverbrook (Engeland), Harriman (Amerika) en Molotov (Rusland) werd overeenstemming bereikt over de hoeveelheden en de aard van het materieel, dat in de periode van 1 oktober 1941—1 juli 1942 aan de Sovjet-Unie zou worden geleverd. Onder dit akkoord, dat als het Moskou Protocol bekend staat, verplichtten Amerika en Engeland zich om Rusland gedurende een periode van negen maanden goederen te leveren ter waarde van \$ 1 miljard. De leveranties hielden o.m. in: 400 vliegtuigen en 500 tanks per maand, 1250 anti-tankkanonnen, 5000 jeeps alsmede grote hoeveelheden verbindingsmaterieel, ruwe materialen, medisch materieel en voedingsmiddelen, bij elkaar een totaal van 1,5 miljoen t goederen.

Overige protocollen

Op 6 oktober 1942 sloten vertegenwoordigers van Amerika, Engeland en Rusland te Washington de tweede overeenkomst voor de bevoorrading, het Washington Protocol. Dit protocol, dat in feite reeds op 1 juli 1942 van kracht was geworden, regelde de bevoorrading voor de periode 1 juli 1942—1 juli 1943. Vervolgens wer-

den met het Londen Protocol en het Ottawa Protocol op resp. 19 oktober 1943 en 17 april 1945 de overeenkomsten voor de bevoorradingsperioden 1 juli 1943—1 juli 1944 en 1 juli 1944—1 juli 1945 officieel van kracht. In tegenstelling tot het Moskou Protocol waarbij Amerika en Engeland zich verbonden om vastgestelde hoeveelheden materieel te leveren, waren de Washington en Londen overeenkomsten gebaseerd op twee factoren:

- a. het tonnage aan scheepsruimte dat tijdens de betreffende protocolperiode ter beschikking kon worden gesteld;
- b. de hoeveelheid materieel die gedurende het tijdvak kon worden geleverd, uitgaande van de bekend gemaakte Russische behoefte; deze hoeveelheid overtrof steeds het beschikbare tonnage aan scheepsruimte.

Van Russische zijde diende derhalve een keuze te worden gemaakt uit de aangeboden voorraden teneinde binnen de grenzen van de zeetransportmogelijkheden te blijven. Zowel bij het Washington als het Londen Protocol waren de Sovjets gedwongen om hun aanvraag voor voedingsmiddelen te verminderen met resp. 3 miljoen en 1 miljoen t. Bij het Ottawa Protocol kon voldoende scheepsruimte worden gegarandeerd om de hoeveelheid aangeboden materieel te voeren.

Uitvoering van de bevoorrading

Amerikaanse produktie

In de eerste maanden van de Moskou-Protocolperiode deden zich grote moeilijkheden voor bij de produktie van de door Amerika te leveren goederen. De Amerikaanse oorlogsindustrie bevond zich nog in de opbouwperiode en de produktiecapaciteit was reeds gedeeltelijk bezet met opdrachten voor Engeland en China. Daarbij kwam de steeds toenemende behoefte van de eigen strijdkrachten naarmate de bedreiging door Japan zich duidelijker ging aftekenen. Deze omstandigheden hadden tot gevolg dat in de twee maanden na de ondertekening van het Moskou Protocol slechts 28 schepen met totaal 130.000 t vracht de Amerikaanse havens verlieten op weg naar Rusland. Dit was minder dan 1/10 van de totale hoeveelheid materieel die aan Rusland was toegezegd.

Tijdens de eerste maanden van 1942 werd de situatie dermate kritiek dat Roosevelt persoonlijk ingreep. Op 17 maart 1942 verstrekte hij aan de voorzitter van de War Production Board

de opdracht materieel zo snel mogelijk ter beschikking te stellen voor verschepping naar Rusland, ongeacht de consequenties voor de eigen oorlogsvoorbereiding. Deze opdracht droeg ertoe bij dat aan het einde van de protocolperiode de toegezegde voorraden inderdaad in Amerika en Engeland beschikbaar waren gemaakt.

Bij de voorbereiding van de latere bevoorradingsregelingen werden de aan Rusland te leveren voorraden opgenomen in de Amerikaans-Britse behoeftebepaling, waardoor het vaststellen van een gecoördineerd produktieprogramma werd bewerkstelligd en ernstige moeilijkheden bij het beschikbaar stellen van het voor Rusland bestemde materieel achterwege bleven.

Scheepsruimte

Het onvoldoende beschikbaar zijn van zeetransportmiddelen is althans tot eind 1944 de grootste moeilijkheid geweest bij de bevoorrading. In dit verband dient te worden vermeld dat ingevolge de preambule van het Moskou Protocol het te leveren materieel ter beschikking zou worden gesteld in de Britse en Amerikaanse produktiecentra. De verschepping van het materieel zou echter een Russische verantwoordelijkheid zijn, met dien verstande dat van Brits-Amerikaanse zijde indien mogelijk hulp zou worden verleend bij de aflevering en de verschepping van de goederen. In feite echter geschiedde het transport van de voorraden tijdens deze en de latere bevoorradingsperioden vrijwel uitsluitend met Britse, Amerikaanse en andere geallieerde schepen.

Het uitbreken van de oorlog in het Verre Oosten op 7 december 1941 veroorzaakte een sterke stijging van de Amerikaanse behoefte aan zeetransport. Dit ging ten koste van de verscheppingen naar Rusland. Aangezien Roosevelt de verplichtingen t.o.v. Rusland nauwgezet wenste na te komen, gaf hij in maart 1942 de voorzitter van de War Shipping Administration de instructie om de verscheppingen onder het Moskou Protocol met eerste prioriteit uit te voeren. Medio augustus 1942, ongeveer anderhalve maand na het aflopen van de bevoorradingsperiode, had de verschepping van alle voorraden plaatsgevonden. Zoals reeds hiervoren werd aangegeven, vormde bij de latere overeenkomsten het beschikbare tonnage aan scheepsruimte de basis waarop van Russische zijde de selectie van de aangeboden goederen diende te worden bepaald.

Het gebrek aan scheepsruimte maakte het noodzakelijk om bij de voorbereidingen voor de Brits-Amerikaanse operaties in Noord-Afrika en

Europa de consequenties t.a.v. de aanvoer naar Rusland steeds in beschouwing te nemen. Zo werd bij de voorbereiding van Operatie Torch, de Amerikaans-Britse landingen in Noord-Afrika eerst na langdurig overleg tussen Roosevelt en Churchill besloten om de konvooien naar de Noordrussische havens tijdens de laatste drie maanden van 1942 stop te zetten. Was enerzijds dus scheepsruimte de beperkende factor bij de bevoorrading van Rusland, anderzijds veroorzaakten de scheepsverliezen op de aanvoerroutes naar de Sovjet-Unie een verdere vermindering van de beschikbare transportmiddelen. Bij de behandeling van de aanvoerroute naar Noord-Rusland wordt op deze scheepsverliezen nader teruggekomen.

Omvang hulp aan Rusland

Tijdens de periode 1 oktober 1941—12 mei 1945 (het einde van de oorlog in Europa) werd in totaal 17,5 miljoen t goederen aan Rusland geleverd. Een opsomming van de afleveringen van een aantal belangrijke artikelen (in stuks) is hieronder aangegeven:

vliegtuigen	18.500	tanks	12.500
luchtdoelgeschut	4.800	anti-tankkanonnen	4.250
anti-tankgeweren	5.800	machinegeweren	240.000
scout cars	11.000	jeeps	53.000
vrachtauto's	467.000	motorfietsen	345.000
veldtelefoons	344.000	bren-carriers	2.400

Aan aardolieprodukten werd 1,1 miljoen t ontvangen, waarmee naar raming 1/3 van de Russische behoefte tijdens W.O. II kon worden gedekt. Zeer belangrijke leveranties vormden machines en andere industriële uitrusting ter waarde van \$ 1.138.000.000. Aan voedingsmiddelen werd ongeveer 4,3 miljoen t aangevoerd.

Aanvoerwegen

Bij de bevoorrading is gebruik gemaakt van de volgende aanvoerwegen.

- a. De route van Amerikaanse en Canadese havens aan de Stille Oceaan naar de Russische havens in Noord-Siberië. Deze route was echter slechts van mei tot september ijsvrij, zodat weinig gebruik ervan werd gemaakt. Het verscheepte tonnage bedroeg 452.393 t.
- b. De route van Amerikaanse en Canadese havens aan de Stille Oceaan naar de Russische havens in het Verre Oosten (voornamelijk Wladiwostok). De mogelijkheid om deze route te gebruiken was in hoge mate afhankelijk van de houding van Japan. In verband hiermee werden langs deze route alleen niet-militaire goederen

door Russische schepen vervoerd. Dit verkeer werd op grond van het Russisch-Japanse niet-aanvalsverdrag ongehinderd gelaten. Amerika stelde voor het bevaren van deze route 125 schepen voor registratie onder Russische vlag beschikbaar. Het verscheepte tonnage bedroeg 8.243.393 t.

c. De route naar de Zwarte-Zeehavens Odessa en Constanta. Deze route kon eerst in januari 1945 in gebruik worden genomen nadat de Duitse strijdkrachten uit Zuid-Rusland en de zuidelijke Balkan waren verdreven. Het verscheepte tonnage bedroeg 680.397 t.

d. De „air-ferry”-route van Fairbanks in Alaska naar Siberië. 8.432 van de 14.834 door Amerika aan Rusland geleverde vliegtuigen werden langs deze route door Russische vliegers overgevlogen naar Europees Rusland.

e. De route naar de Noordrussische havens.

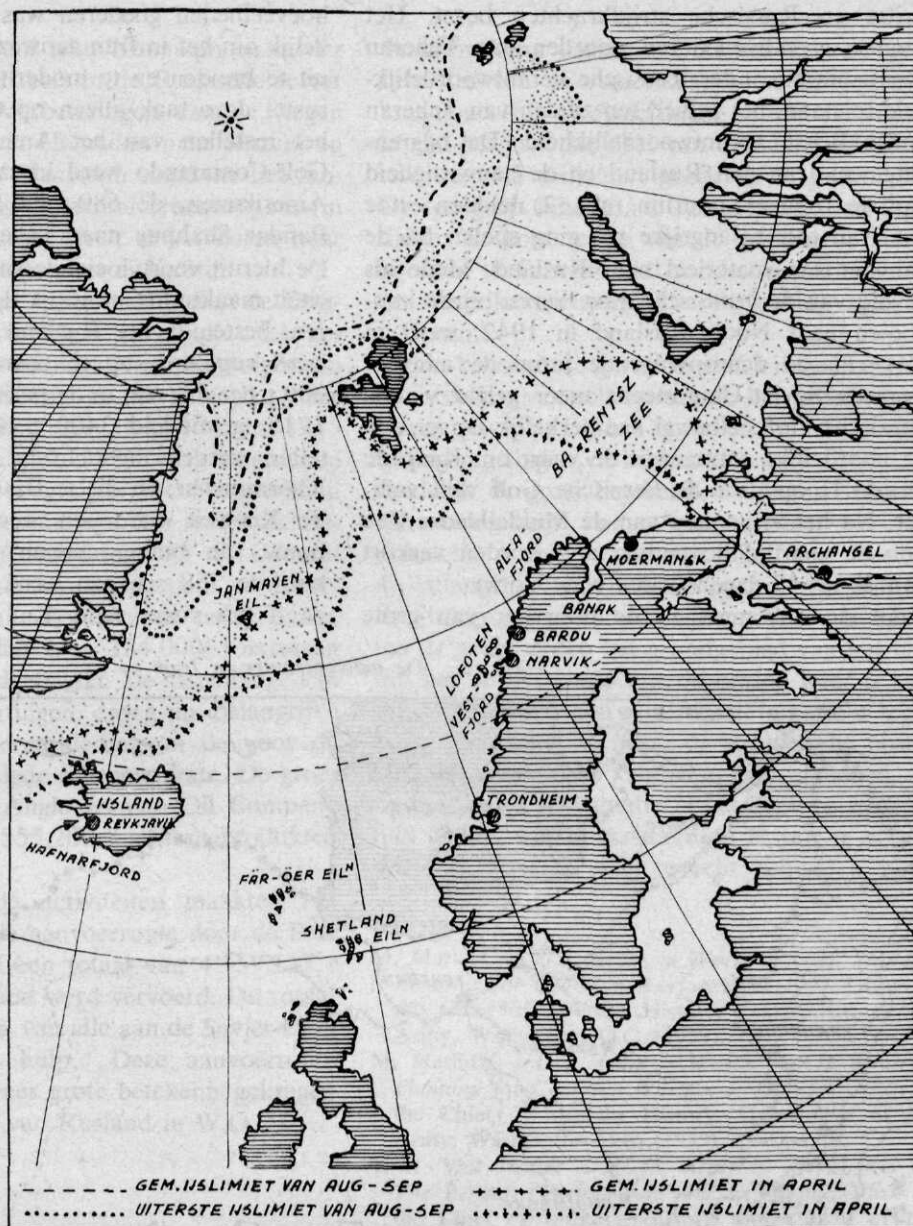
f. De route via de Perzische Golf en Iran.

De in punt e. en f. vermelde routes worden in de volgende punten nader toegelicht.

Aanvoerweg naar Noord-Rusland

Via deze aanvoerweg vonden verschepingen plaats van havens aan de Amerikaanse en Canadese oostkust en van Britse havens naar Moermansk en Archangel. De route was de kortste van de vijf aanvoerwegen over zee; vaartijd van New York en de Schotse havens naar Moermansk was resp. 24 en 12 dagen. Reeds op 21 augustus 1941 verliet het eerste (proef)konvooi van 7 schepen Hafnarfjord op IJsland met bestemming Archangel (afb. 1). Tot maart 1942 voeren 12 konvooien met 104 schepen uit zonder verlies te lijden door Duitse acties. Tijdens het konvooi dat op 20 maart 1942 uit de IJslandse haven Reykjavik vertrok bleek echter dat Duitsland de strijd ook op dit oorlogstoneel had opgenomen en de toevoerlijn naar Rusland wilde afsnijden. Het konvooi verloor vijf van de negentien schepen; bovendien werd de Britse kruiser Trinidad getorpedeerd. Het stationeren van Duitse duik- en torpedobommenwerpers op de Noorse vliegvelden Banak en Bardu en de aanwezigheid van de Duitse schepen Tirpitz, Lützow, Scharnhorst, Gneisenau, Hipper en Prinz Eugen in de Noorse havens Trondheim, Narvik en in de Vestfjord en Altafjord vormden een ernstige bedreiging voor de konvooien. Na het passeren van het eiland Jan Mayen met nog 1400 mijl naar Moermansk voor de boeg, lag de konvooiroute binnen het bereik van de Duitse vliegtuigen. Voorts lag een scherm van U-boten

Afb. 1 Aanvoergebied
naar Noord-Rusland



gereed om toe te slaan. Deze gevaren werden bij het bereiken van de Noordkaap verhoogd door de mogelijkheid van een optreden van de Duitse bovenwaterschepen.

De Duitse acties en het onvoldoende beschikbaar zijn van escortevaartuigen leidden tot ernstige scheepsverliezen tijdens de periode maart 1942—januari 1943. Het aan de konvooiroute onttrekken van de escortevaartuigen in verband met de noodzaak om alle krachten in te zetten in de „Battle of the Atlantic”, bracht de konvoien van maart tot november 1943 geheel tot stilstand. Nadat de Duitse bedreiging op de Atlantische Oceaan was onderdrukt kwamen escortevaartuigen, waaronder escorte-vliegdekschepen,

in voldoende mate beschikbaar voor het konvoieren op de noordelijke route. De bevoorradiging van Rusland kon daarna zonder grote verliezen aan scheepsruimte doorgang vinden. Van de 778 vrachtschepen die de noordelijke route bevoeren werden 92 tot zinken gebracht. Bovendien gingen 19 Britse marinevaartuigen verloren. De Duitse verliezen bedroegen 32 onderzeeboten en 3 bovenwaterschepen, waaronder de Scharnhorst. Via de aanvoerweg naar Noord-Rusland werd 3.964.231 t materieel vervoerd.

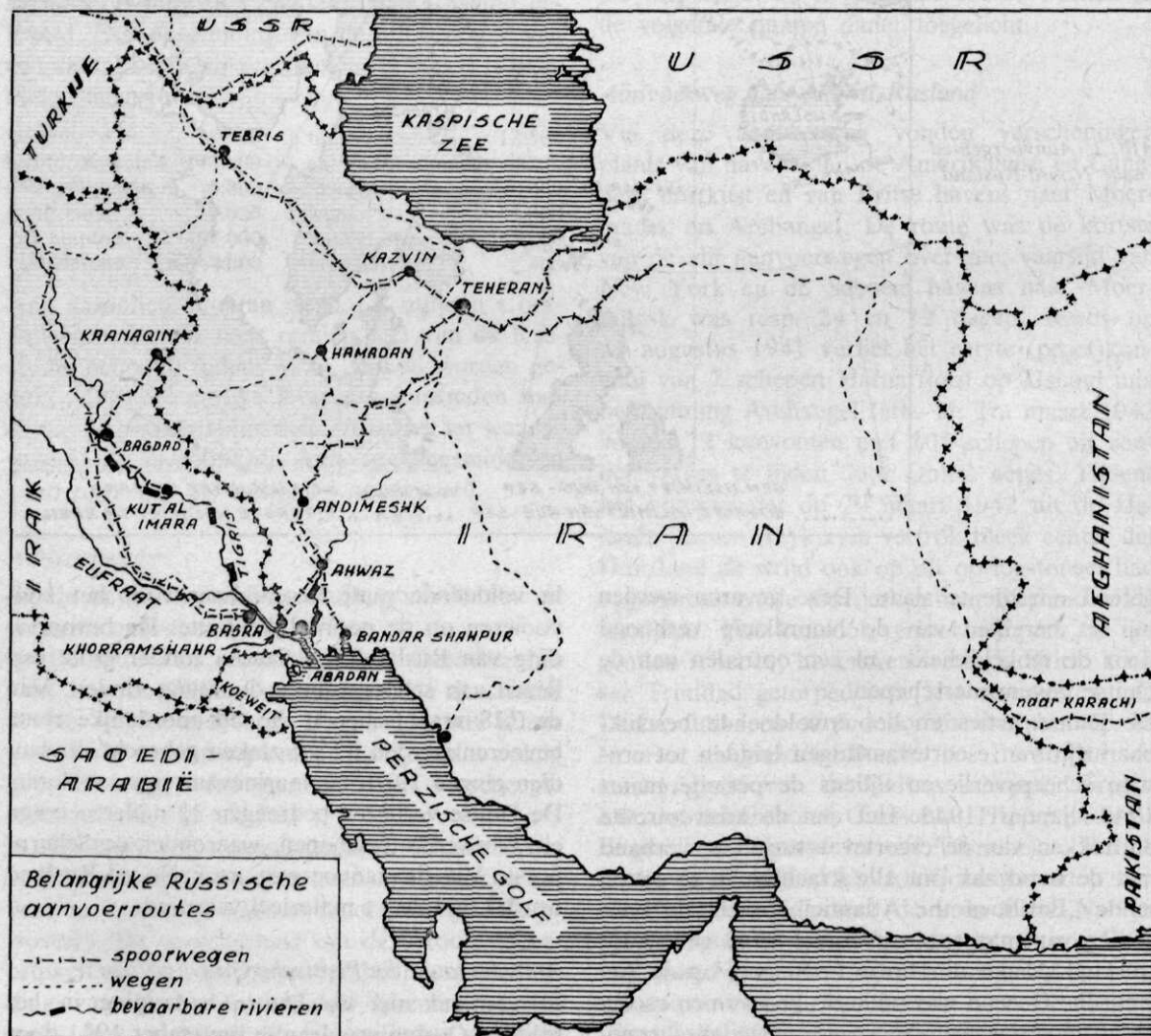
Aanvoerroute via Perzische Golf

In verband met de Duitse bedreiging in het Midden-Oosten was Iran in september 1941 door

Britse en Russische strijdkrachten bezet. Het Iraanse grondgebied ten noorden van Teheran kwam hierbij onder Russische verantwoordelijkheid te staan, het gebied ten zuiden van Teheran onder Britse verantwoordelijkheid. De begrenzing van Iran aan Rusland en de aanwezigheid van de Iraanse spoorlijn (afb. 2) leidden ertoe dat Iran een belangrijke rol ging spelen bij de aanvoer van materieel naar Rusland. Mede als gevolg van de grote scheepsverliezen bij de konvoien naar Noord-Rusland in 1942, werd in 1943 en de daaropvolgende jaren de aanvoer naar de Sovjet-Unie steeds meer geleid via de Perzische Golf. Hoewel aanmerkelijk langer dan de noordelijke route, was de vaart om Kaap de Goede Hoop naar de Perzische Golf veel veiliger. Na het vrijmaken van de Middellandse Zee kon de vaartijd bovendien nog worden verkort van 70 tot 47 dagen (vanaf New York). Voor de ontvangst en de doorvoer van grote

hoeveelheden goederen was het echter noodzakelijk om het in Iran aanwezige transportsysteem uit te breiden en te moderniseren. Aanvankelijk rustte deze taak alleen op de Britten, maar na het instellen van het Amerikaanse Perzische Golf-Commando werd in samenwerking met de Amerikanen, de 680 mijl lange spoorweg van Bandar Shahpur naar Teheran gemoderniseerd. De hieruit voortvloeiende vergrote vervoerscapaciteit maakte het mogelijk de hoeveelheid goederen, bestemd voor Rusland die via de spoorlijn werd vervoerd, op te voeren van aanvankelijk 200 t per dag tot, in de periode april 1943—mei 1945, gemiddeld 3400 t per dag. Havenfaciliteiten werden ingericht te Bandar Shahpur en Khorramshahr, en die te Basra werden verbeterd. Te Koeweit werd een werf ingericht voor de bouw van binnenschepen. Met de aldaar gebouwde 368 schepen werd vracht vervoerd via de Tigris rivier naar Kut Al Imara, vanwaar

Afb. 2 De aanvoerroutes in Iran



de goederen per spoor naar Khanaqin en verder over de weg naar Tabriz in de Russische sector werden vervoerd. Verbeteringen van de wegen van Khorramshar via Hamadan naar Kazvin en van Khanaqin naar Hamadan maakten het mogelijk om met een groot aantal vrachtwagens (in 1944 met 8500) de goederen te vervoeren naar het Russische ontvangstpunt te Kazvin.

In Abadan werd met medewerking van de Douglas Aircraft Company een vliegtuigfabriek gebouwd voor de assemblage van vliegtuigen en voor het onderhoud van de uit Amerika naar Iran overgevlogen vliegtuigen. Van 1942 tot 1945 assembleerde de fabriek 3879 vliegtuigen; aan 995 overgevlogen vliegtuigen werd onderhoud gegeven. Voor de assemblage van motorvoertuigen werden met medewerking van de General Motor Company fabrieken opgericht te Khorramshar, Andimeshk, Boeshire en nabij Basra. In het totaal werden hier 184.000 voertuigen voor Rusland gereedgemaakt. De assemblage van vliegtuigen en voertuigen droeg in belangrijke mate bij tot het verminderen van de voor de bevoorrading benodigde scheepsruimte. De grote raffinaderij van de Anglo Iranian Oil Company te Abadan leverde 555.200 t aardolieprodukten aan Rusland.

Alle bovengenoemde activiteiten maakten het mogelijk dat langs de aanvoerroute door de Perzische Golf en Iran een totaal van 4.159.117 t goederen naar Rusland werd vervoerd. Dit totaal vormt ongeveer 25% van alle aan de Sovjet-Unie verleende materiële hulp. Deze aanvoerroute heeft hierdoor een zeer grote betekenis gekregen bij de bevoorrading van Rusland in W.O. II.

Besluit

Het is uiteraard moeilijk om aan te geven in hoeverre de Amerikaanse en Britse hulpverlening de strijd van Rusland tegen Duitsland ten gunste heeft beïnvloed. Indien men echter in aanmerking neemt dat alleen reeds de Russische behoefte aan olieprodukten voor ongeveer 1/3 door Engels-Amerikaanse leveranties werden gedekt, en dat er van de 625.000 vrachtwagens die Rusland gebruikte, 467.000 onder „lend-lease” van Amerika werden verkregen, mag worden geconcludeerd dat de hulpverlening een belangrijke bijdrage heeft gevormd tot de Russische oorlogvoering. De op grote schaal geleverde industriële uitrusting zal zeker aanmerkelijk hebben bijgedragen tot het opnieuw opbouwen van de zwaar geteisterde Russische industrie en tot

de uitbreiding daarvan. Ondanks de zeer grote behoefte van de Amerikaanse en Britse strijdkrachten bleek de Amerikaanse industrie in staat te zijn het grootste deel van de aan Rusland geleverde 17,5 miljoen t goederen te produceren. Dit feit geeft inhoud aan de uitspraak van Stalin tijdens de conferentie van de geallieerde staatshoofden te Teheran, dat zonder het wonder van de Amerikaanse produktie de oorlog zou zijn verloren.

Bij de bevoorrading van Rusland is het beschikbaar stellen van scheepsruimte het grootste probleem geweest. Bij het opstellen van de bevoorradingsregelingen en bij het uitvoeren daarvan is duidelijk de grote betekenis die het transport in een oorlog heeft komen vast te staan.

Tenslotte is bij de bevoorrading van Rusland de belangrijke geografische positie van Iran op de voorgrond getreden. Tijdens W.O. II bezetten de geallieerden het grondgebied van het land om het na het einde van de oorlog weer te verlaten. Iran had toen zijn functie als grote logistieke basis vervuld. Maar de strategische positie van het land heeft daarmee niet afgedaan. In de huidige wereldsituatie is het dáárom zaak dit niet uit het oog te verliezen en ervoor te zorgen dat Iran voor de vrije wereld behouden blijft.

Literatuur

- M. Matloff — *U.S. Army in World War II, Strategic Planning for Coalition Warfare 1941-1942*. Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington D.C. (1953).
- M. Matloff — *U.S. Army in World War II, Strategic Planning for Coalition Warfare 1943-1944*. Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington D.C. (1959).
- T. H. Vail Motter — *U. S. Army in World War II, The Persian Corridor and Aid to Russia*. Office of the Chief of Military History, Department of the Army, Washington D.C. (1952).
- E. R. Stettinius jr. — *Lend Lease, Weapon for Victory*. The Macmillan Company, New York (1944).
- Convoys to North Russia, 1942*. Suppl. to the London Gazette, 13 okt. 1950. H. M. Stationery Office, Londen.
- I. Campbell en D. Macintyre — *The Kola Run, a record of Arctic Convoys 1941-1945*. Frederick Muller Ltd, Londen (1958).
- Soviet Supply Protocols*. U.S. Government Printing Office, Washington D.C. (ongedat.).
- A. en V. Toynbee — *Survey of international affairs 1939-1946, The Initial Triumph of the Axis*. Royal Institute of International Affairs, Oxford University Press, Oxford (1958).
- H. J. Kruls — *Vrede of oorlog*. Ad. M. C. Stok, Zuid-Hollandse Uitgevers Mij, Den Haag (ongedat.).
- W. S. Churchill — *The Great Alliance* (Ned. vert. v. mr. F. B. Bakels). Uitgeversmaatschappij Elsevier, Amsterdam (1950).