
ВОЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО СОЮЗНИКОВ ПО АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ

Решение США проблемы оказания экономической помощи своим союзникам

Принятие в США «Закона об укреплении обороны Соединенных Штатов» (более известного как закон о ленд-лизе) в марте 1941 г. было лишь завершающей стадией формирования этой американской программы помощи государствам, воюющим со странами оси, которой предшествовал весьма длительный подготовительный процесс. Первые шаги в этом направлении были сделаны еще в начале 1939 г., когда США после захвата нацистами Чехословакии продали Франции первую партию боевых самолетов. Но главным получателем американской помощи быстро стала Великобритания. В июле 1939 г. в США прибыла первая закупочная миссия из Лондона.

С началом Второй мировой войны перед руководством США встала непростая задача: как помочь Англии и Франции, оставаясь самим вне войны. Оказание этой поддержки противникам А. Гитлера диктовалось прежде всего геостратегическими и военно-политическими причинами, однако открыто оказать военно-экономическую помощь не позволяли два обстоятельства. Во-первых, еще в ходе Первой мировой войны США предоставили европейским странам, прежде всего своим главным союзникам Великобритании и Франции, крупные займы, но так и не дождалась их возврата. В связи с этим появился специальный закон, который запрещал давать займы деньги странам, которые не выплатили свои военные долги периода Первой мировой (а сделала это только Финляндия).

Кроме того, главным препятствием стало американское законодательство о нейтралитете, запрещавшее оказание помощи воюющим странам. В сентябре 1939 г. администрация Ф. Рузвельта предложила поправки к этому закону, которые разрешали продажу оружия таким странам при условии его покупки на территории США и транспортировки на иностранных судах. Несмотря на сильное сопротивление изоляционистов, эти поправки были приняты конгрессом в начале ноября 1939 г., после чего в Вашингтоне заработали постоянная британская закупочная комиссия и ее французский эквивалент. По мере нарастания фашистской агрессии заказы союзников быстро возрастали, а на первый план выдвигалась проблема оплаты запрашиваемых поставок.

Закон о нейтралитете 1939 г. разрешал лишь краткосрочные государственные кредиты под военные закупки в США, что было явно недостаточно для оплаты крупных долговременных поставок. Проблема усугублялась сокращением золотовалютных запасов Великобритании и Франции, особенно нехваткой долларов, которыми (наряду с золотом) только и можно было оплачивать американские поставки. «Долларовый голод» заставлял Великобританию резко ограничивать импорт гражданских товаров из США, продавать свои активы в Америке и пытаться увеличивать экспорт своих товаров на американский рынок, однако эти меры не давали особого эффекта.

Было еще одно обстоятельство временного характера. В ноябре 1940 г. Ф. Рузвельт в третий раз баллотировался на пост президента США. Американские избиратели, хотя в массе своей симпатизировали Англии и Франции, были настроены против втягивания своей страны в мировую войну. Поэтому Ф. Рузвельту приходилось быть особенно осторожным и обещать, что американские солдаты не пойдут воевать. Чувствительность к общественному мнению, стремление убедить своих оппонентов, прессу, общественность в необходимости тех или иных шагов были характерны для Белого дома и в дальнейшем.

Разгром Франции в июне 1940 г. и приход к власти в Великобритании кабинета У. Черчилля с его настроением на активное сопротивление германской агрессии изменили ситуацию вокруг помощи союзникам. Французские контракты на поставку вооружений из США были приобретены англичанами, что резко увеличило объем британской задолженности. По распоряжению Ф. Рузвельта «излишки законсервированного вооружения» времен Первой мировой войны (500 тыс. винтовок, 80 тыс. пулеметов, 900 полевых орудий) продали некоей фирме, которая вывезла оружие в Канаду, а там его забрали англичане¹.

Но это была капля в море по сравнению с тем, что требовалось Великобритании. Всё тяжелое вооружение было брошено англичанами на континенте при бегстве из Дюнкерка. Между тем летом 1940 г. разгоралась морская битва за Атлантику, началась воздушная битва за Англию. Все это воспринималось как прелюдия к прямому вторжению вермахта на Британские острова.

Усиление германских воздушных бомбардировок территории Великобритании заставило британское правительство усилить нажим на американскую администрацию, требуя расширения помощи и предоставления долгосрочных кредитов, но этому мешало негативное отношение общественности и конгресса США к либерализации помощи считавшейся богатой Великобританией. Военное командование США было также настроено скептически, поскольку считало, что Великобритания вряд ли выдержит германский натиск и американская военная техника в конечном счете достанется врагу. Тем не менее сам Ф. Рузвельт, хорошо понимая стратегическое значение удержания Британских островов для США, выступал за расширение помощи англичанам. В своей речи в университете штата Вирджиния (10 июня 1940 г.) он пообещал предоставить ресурсы страны в распоряжение жертвам агрессии, причем сделать это быстро. В сентябре была заключена сделка «миноносцы в обмен на базы», которая создавала важный прецедент передачи материальных ресурсов союзнику без оплаты, на обменной основе. Другим прецедентом стал принятый в августе «закон Питтмэна», который разрешал продажу излишков военной техники тем странам Латинской Америки, оборона которых считалась важной для США.

В июле 1940 г. для обсуждения финансовых аспектов американской помощи Вашингтон посетила британская миссия во главе с Ф. Филлипсом, которая ознакомила американцев с плачевным состоянием британских финансов и вновь поставила вопрос о предоставлении долгосрочных кредитов. Согласно британским данным, задолженность Великобритании Соединенным Штатам составляла 1,6 трлн долларов, что превышало объем ее золотовалютных запасов². В августе в Лондоне побывала военная миссия США, которая пришла к заключению, что Великобритания может выстоять в «битве за Англию» при условии расширения американской помощи. Все это способствовало активизации позиции США, но Ф. Рузвельт откладывал главные решения до завершения предвыборной кампании 1940 г.



Г. Моргентау

Англичане между тем били тревогу. В конце ноября британский посол в США лорд Лоттиан публично заявил о приближающемся банкротстве своего правительства, а 7 декабря У. Черчилль обратился к Ф. Рузвельту с отчаянным предупреждением о том, что Великобритания скоро будет не в состоянии оплачивать свои заказы в США и дальнейший отказ в американской финансовой помощи чреват самыми серьезными последствиями для его страны. Ввиду накопившейся задолженности англичанам уже было отказано в размещении новых заказов в США после 19 декабря.

Оценивая сложившуюся ситуацию в то время, У. Черчилль писал: «Англия вступила в войну, имея около 4500 миллионов в долларах, в золоте и в американских ценных бумагах, которые могли быть обращены в доллары. Эти ресурсы можно было увеличить только за счет добычи золота в Британской империи, прежде всего, конечно, в Южной Африке, и в результате энергичного экспорта товаров в США: главным образом предметов роскоши, к которым принадлежат такие товары, как виски, тонкие шерстяные ткани, фаянс. В первые 16 месяцев войны таким образом мы получили еще два миллиарда долларов... До ноября 1940 года мы платили за всё, что получали. Мы уже продали на 335 миллионов долларов американских акций, реквизированных за фунты стерлингов у частных держателей в Англии. Мы выплатили более 4500 миллионов долларов наличными. У нас осталось всего два миллиарда долларов; большая часть из них числилась в капиталовложениях, многие из которых нельзя было быстро реализовать. Было ясно, что дальше так продолжаться не могло. Даже если бы мы отдали все свои фонды в золоте и иностранной валюте, мы не смогли бы оплатить и половины того, что заказали, а дальнейшее расширение войны требовало от нас в десять раз большего. Мы должны были иметь кое-что под рукой для того, чтобы вести свои повседневные дела»³.

Впервые идея предоставления американской помощи на основе аренды возникла у Ф. Рузвельта еще в начале августа после получения докладной министра внутренних дел Г. Икеса. Сторонник активной борьбы со странами оси, Г. Икес сравнил позицию США с поведением домовладельца, который «отказывается одолжить или продать свой огнетушитель

соседу, хотя соседний дом объят огнем и ветер дует с его стороны». Несколько дней спустя президент в беседе с послом У. Буллитом заговорил о том, чтобы «одолжить горящему соседу садовый шланг», дабы огонь не перекинулся на собственный дом⁴. Теперь, под давлением англичан, он вернулся к этой идее, окончательно сформулированной 17 декабря в беседе с министром финансов Г. Моргантау, который отвечал в администрации за предоставление помощи союзникам. Г. Моргантау предлагал поставить новую программу на чисто безвозмездную основу, но Ф. Рузвельт понимал, что подобная щедрость будет плохо воспринята в конгрессе и в обществе в целом. Поэтому он решил придать ей вид взаимовыгодной сделки и в тот же день на пресс-конференции публично озвучил полюбившуюся ему метафору с «садовым шлангом», который «сосед» должен будет вернуть после войны или возместить его стоимость «натурой».

Реакция на это предложение в стране оказалась весьма благоприятной, не говоря уже об англичанах, встретивших его с большим энтузиазмом. Президент решил закрепить успех, связав эту инициативу с общей стратегией США в разворачивающейся войне. В радиобращении к стране 29 декабря он выдвинул концепцию превращения Америки в «великий арсенал демократии», согласно которой главная роль Соединенных Штатов должна была заключаться в производстве военной техники и поставках ее союзникам. Речь прежде всего шла о Великобритании, защита которой провозглашалась важнейшей задачей обеспечения безопасности самих США. Подготовив общественное мнение, администрация приступила к разработке нового законодательства, которая была поручена юристам Министерства финансов 2 января 1941 г.

Ф. Рузвельт поставил перед разработчиками две основные задачи: зарезервировать за президентом максимальную свободу в выборе стран-реципиентов, определении содержания самих поставок и способов их возмещения; свести к минимуму сопротивление противников в конгрессе, не избегая при этом дебатов по законопроекту в целях просвещения общественности относительно необходимости предложенной программы. Поэтому ключевой параграф законопроекта был сформулирован предельно широко: он наделял президента правом «продавать, передавать в собственность, обменивать, сдавать в аренду, взаймы или иначе распоряжаться оборонными товарами» в отношении стран, «оборона которых, по его мнению, является жизненно важной для обороны Соединенных Штатов».

Последняя формулировка была заимствована из «закона Питтмэна», а право передачи в аренду военного имущества взято из старого закона 1892 г., который давал такие полномочия военному министру «в тех случаях, когда, по его мнению, это будет в интересах государства»⁵. Сама категория «оборонных товаров» также формулировалась очень широко: в нее входили любые виды вооружений, военной техники и боеприпасов, промышленное оборудование, необходимое для производства таких товаров, сельскохозяйственная продукция и все виды сырья, имеющего отношение к обороне. Никаких ограничений на расходы по этой программе не вводилось: президенту, таким образом, давался своего рода чистый чек, который он мог заполнить по своему усмотрению. Выбор способа возмещения за поставки по ленд-лизу той или иной стране также оставлялся за президентом.

Понятие «обмена» оборонных товаров подразумевало возможность встречных поставок странами-реципиентами тех товаров, в которых нуждались сами США. Поначалу разработчики составили исходный список стран-реципиентов, в который вошли Великобритания, Греция, Китай и страны Латинской Америки с оговоркой о возможности включения в него «любой другой страны» по усмотрению президента. Но затем было решено вообще отказаться от перечисления конкретных стран, чтобы не давать лишний повод критикам. Законопроект также разрешал передачу информации, необходимой для использования поставок, и запрещал странам-реципиентам их передачу третьим странам.

Закон готовился в рекордно короткие сроки. Юристы Министерства финансов составили его первый вариант уже к 3 января. В тот же день Г. Моргантау согласовал его с представителями находившейся тогда в Вашингтоне британской миссии. Только после этого закон был рассмотрен в Госдепартаменте, Военном и Военно-морском министерствах, которые

ограничились незначительными замечаниями. 7 января он был завизирован Ф. Рузвельтом, а 9 января в Белом доме состоялось совещание, на котором была выработана стратегия и тактика проведения законопроекта через конгресс. Тем временем по настоянию Ф. Рузвельта англичанам пришлось срочно использовать золотой запас Британской империи (южноафриканское золото) для оплаты задолженности по уже сделанным в США заказам. «Впервые в своей истории Соединенное Королевство с волнением ожидало принятия американского закона, зная, что от исхода этого процесса может зависеть его судьба», — писал об этом моменте участник переговоров британский дипломат Г. Холл⁶.

10 января лидеры демократов в конгрессе внесли законопроект администрации на рассмотрение обеих палат. Он получил символический номер 1776 (год провозглашения независимости США), призванный подчеркнуть его патриотическое звучание. Однако это не спасло законопроект от яростных нападков изоляционистов и других политических врагов администрации. Оппозицию законопроекту возглавляли представители республиканской партии. Из лидеров оппозиционной партии его поддержал только У. Уилки — республиканский кандидат в президенты на выборах 1940 г. 15 января в конгрессе начались слушания по закону № 1776, которые оказались в центре внимания всей страны.

От администрации в защиту ленд-лиза выступили министры Г. Моргантау, Г. Стимсон, К. Хэлл, Ф. Нокс; оппозицию представляли бывший посол в Лондоне Дж. Кеннеди, лидер социалистов Н. Томас, лидеры изоляционистов Ч. Линдберг и Р. Вуд. Представители администрации имели монополию на информацию военного и стратегического характера, придававшую их аргументации повышенную убедительность. Они доказывали неразрывную связь обороны Британских островов с национальной безопасностью США, акцентировали стратегические преимущества предлагаемой программы для Америки и ее стимулирующий эффект для американской экономики в виде дополнительных военных заказов.

Противники законопроекта, будучи не в состоянии как следует оспорить эти доводы, сосредоточились на других аргументах: ленд-лиз станет фактическим объявлением войны Германии и втянет США в чужую для них европейскую войну, законопроект придаст президенту «диктаторские полномочия» в использовании национальных ресурсов в обход конгресса. Это были весьма серьезные доводы, но защитники законопроекта доказывали, что ленд-лиз, помогая сражаться другим странам, сможет удержать Америку от вступления в войну, а широкие полномочия президента соответствуют его конституционной роли Верховного главнокомандующего. Еще одним пунктом оппозиции был тезис о том, что Великобритания может оплачивать свои поставки и без американской помощи. Г. Моргантау в своих выступлениях ответил на это с помощью цифр, показав бедственное состояние британских финансов. Постепенно инициатива переходила к сторонникам ленд-лиза в конгрессе, которых поддерживала большая часть прессы и населения страны.

Поняв, что отклонить законопроект не удастся, его противники пошли по пути выхолащивания путем внесения поправок. Одной из них было требование ограничить количество стран-реципиентов предложенным списком, в котором не было места для Советского Союза; другая поправка открыто запрещала включать СССР в этот список. За это выступали как явные антисоветчики, так и противники чрезмерного усиления президентских полномочий. В Белом доме уже знали о германских планах нападения на СССР, видели в нем потенциального союзника и отнюдь не собирались заранее отказывать ему в американской помощи. Но открыто говорить об этом было нельзя, поэтому администрация отвела эту попытку ссылками на необходимость сохранения свободы рук в данном вопросе, поскольку неизвестно, на кого еще нападет А. Гитлер⁷.

26 января состоялось совещание лидеров конгресса от демократической партии и представителей администрации для обсуждения итогового варианта законопроекта с учетом предложенных изменений. В результате было решено ограничиться несколькими поправками: обязать президента не реже чем раз в три месяца отчитываться перед конгрессом о ходе выполнения программы (не раскрывая секретной информации), ограничить ее по времени, исключить возможность использования боевых кораблей США для защиты конвоев вою-

ющих стран (уступка изоляционистам) и обязать президента консультироваться с военным командованием при передаче по ленд-лизу военной техники, находящейся в распоряжении военных. Ф. Рузвельт согласился с этими поправками, а вечером того же дня они были согласованы с лидерами республиканской фракции в целях обеспечения двухпартийной поддержки законопроекта.

Перед решающими голосованиями в конгрессе сторонники и противники ленд-лиза развернули широкую агитацию в свою поддержку. Оппозиция продолжала настаивать на более радикальных поправках, в том числе на исключении СССР из предложенной программы⁸. Во время решающего голосования по этой поправке в комитете по иностранным делам палаты представителей 14 его членов от демократической партии проголосовали против 10 республиканцев. Голосования по поправкам, предложенным администрацией, также прошли по партийному признаку. 30 января прения по законопроекту начались в палате представителей, где изоляционисты предприняли последнюю попытку выхолостить его поправками. В том числе предлагалось ограничить стоимость всей программы 7 млрд долларов.

Президент внимательно следил за ходом обсуждения. В итоге почти все поправки республиканцев были отвергнуты за исключением предложения конгрессмена Э. Дирксена, наделявшего конгресс правом прекратить данные президенту полномочия принятием совместной резолюции. 8 февраля палата представителей одобрила законопроект 260 голосами против 165. В голосовании не участвовали лишь 10 человек (в основном тяжелобольные), что лишний раз говорило о важности и напряженности этих дебатов. При этом закон поддержали 24 республиканца из 159 и 236 демократов из 261⁹.

В сенате, как и в палате представителей, закон мог быть проведен голосами одних демократов, но Ф. Рузвельт хотел обеспечить ему максимально широкую двухпартийную поддержку, перетянув на свою сторону хотя бы часть республиканцев. Поэтому администрация пошла на некоторые уступки оппозиции. Поскольку за основу обсуждения был взят вариант палаты представителей, уже содержащий эти уступки, законопроект сравнительно легко прошел профильный комитет сената по внешним сношениям. Единственным заметным изменением стало добавление к поправке Э. Дирксена, которое давало конгрессу право прекратить полномочия президента по ленд-лизу только при условии отмены чрезвычайной ситуации. Техническая поправка сенатора-демократа Дж. Бирнса ограничивала поставки по ленд-лизу только теми из них, на которые были выделены ассигнования. Но во время обсуждения законопроекта полным составом верхней палаты неожиданно разгорелась острая борьба. В центре внимания оказалась поправка сенатора-демократа А. Эллендера, изымавшая из президентских полномочий по ленд-лизу право использовать вооруженные силы США за границей, и поправка сенатора-демократа Р. Рейнольдса, запрещавшая распространение ленд-лиза на СССР. Общими усилиями сторонников законопроекта в сенате и представителей администрации эти попытки были отбиты. Важную закулисную роль при этом сыграли О. Кокс и представитель Военного министерства Дж. Макклой, которые взяли на себя основную работу по координации действий в защиту законопроекта и его интеллектуальному сопровождению.

Итоговое голосование в сенате состоялось 8 марта: 60 — за (в том числе 10 из 28 республиканцев), 31 — против (в том числе 14 из 65 демократов). На следующий день согласительная комиссия обеих палат предложила палате представителей одобрить поправки, внесенные сенатом, что и было сделано 11 марта голосами 317 законодателей против 71¹⁰. В конце того же дня президент подписал законопроект и после двухмесячной борьбы в конгрессе ленд-лиз стал законом Соединенных Штатов. Для его скорейшего проведения в жизнь Ф. Рузвельт еще в ходе этой борьбы назначил совещательный комитет в составе представителей Министерства финансов, Госдепартамента и военных ведомств во главе с ближайшим советником президента Г. Гопкинсом. Вскоре этот орган был преобразован в администрацию по делам ленд-лиза.

Нападение нацистской Германии на Советский Союз подтвердило правильность расчетов администрации зарезервировать возможность распространения ленд-лиза на СССР. Однако с учетом настроений в конгрессе Ф. Рузвельт не спешил с этим шагом. Поначалу поставки в

СССР оплачивались золотом и авансами под грядущие поставки из Советского Союза. Но в Белом доме понимали необходимость осуществлять эту помощь на более широкой и долгосрочной основе. 30 октября Ф. Рузвельт сообщил И. В. Сталину о выделении советскому правительству беспроцентного займа в 1 млрд долларов для оплаты американских поставок. В своем ответе советский лидер расценил это как «исключительно серьезную поддержку Советского Союза в его громадной и трудной борьбе с нашим общим врагом»¹¹. 7 ноября, когда под воздействием упорных боев на советско-германском фронте отношение к СССР в Америке стало меняться, Ф. Рузвельт принял решение о включении Советского Союза в число стран, оборона которых имеет жизненно важное значение для безопасности США.

Принятие закона о ленд-лизе имело большое значение для всего хода Второй мировой войны. По сути, оно стало объявлением экономической войны Германии со стороны США еще до их официального вступления в войну. Тем самым был сделан решающий шаг к созданию антигитлеровской коалиции. Ленд-лиз стал материальной основой этой коалиции, подключив огромные экономические ресурсы Америки к борьбе со странами оси. Он также стимулировал рост военного производства в самих США и помог упорядочить распределение военной продукции между собственными нуждами и запросами союзников.

Экономическая помощь США Великобритании и другим странам

Тяжелые потери английского флота в развернувшейся войне на море заставили У. Черчилля 15 мая, едва став премьер-министром, обратиться к Ф. Рузвельту с просьбой о «временном предоставлении нам ваших 40 или 50 старых эсминцев», а также сотен самолетов, средств ПВО, боеприпасов, стали. «Мы будем продолжать расплачиваться долларами до тех пор, пока сможем, — писал британский лидер, — но мне хотелось бы быть достаточно уверенным в том, что, когда мы более не сможем платить, вы все равно будете снабжать нас материалами». Масштабы нарастающей на западном фронте катастрофы союзников и серьезность гитлеровской угрозы для США, судя по всему, еще находились в процессе осмысления в Белом доме.

В своем ответе Ф. Рузвельт не дал никаких конкретных обязательств. Относительно эсминцев со ссылкой на позицию конгресса и «наши собственные потребности обороны» было заявлено: «Я сомневаюсь, что мы смогли бы даже временно передать эти эсминцы».

Однако У. Черчилль упорно продолжал говорить, что «для нас нет ничего более важного», чем получить эти старые эсминцы. Потребовалось три месяца, чтобы американская администрация по-новому оценила ситуацию. В послании от 13 августа Ф. Рузвельт сообщал о согласии выделить по меньшей мере 50 эсминцев, но «только если американский народ и конгресс ясно поймут, что в обмен на это будут приняты меры по усилению национальной обороны и безопасности Соединенных Штатов». И сообщал конкретные условия: дать заверение, что британские военные корабли даже в крайних обстоятельствах не будут сданы немцам или затоплены, а уйдут в другие части империи; разрешить Соединенным Штатам использование британских владений в Западном полушарии в качестве военно-воздушных и военно-морских баз в случае нападения на это полушарие «со стороны какой-либо неамериканской нации»; для этого дать возможность США приобрести или взять в аренду на 99 лет землю под военные базы¹².

Англичане согласились на такую сделку, которая и была оформлена 2 сентября 1940 г. США получили возможность создать свои военные базы в британских владениях в Вест-Индии (на Антигуа, Багамских островах, Сент-Люсии, Тринидаде и Ямайке), в Британской Гвиане (современная Гайана), на Бермудских островах и Ньюфаундленде. Правда, условия аренды были согласованы только к марту 1941 г. К концу 1940 г. англичане получили лишь девять эсминцев из обещанных пятидесяти¹³.



Капрал департамента вооружений британской армии несет pistols-пулеметы



Британский генерал-майор Макмюллен и полковник американской армии Райан в кабине паровоза, поставленного в Великобританию из США по ленд-лизу

Переданные британцам эсминцы, построенные еще в годы Первой мировой войны, были уже списаны из состава американского флота и подлежали продаже на слом по 4–5 тыс. долларов каждый. Таким образом, констатировал президент в письме председателю сенатского комитета по военно-морским делам, за корабли, «находящиеся при последнем издыхании», общей стоимостью в 250 тыс. долларов США получили восемь баз в британских владениях в Западном полушарии. Англичане переоборудовали и модернизировали эти корабли. Несмотря на то что их боевой потенциал был не слишком велик, они остались довольны. Как высказался У. Черчилль, «этот шаг свидетельствовал о переходе Соединенных Штатов из положения нейтральной к положению невоюющей стороны»¹⁴.

Сделка «эсминцы в обмен на базы» стала прелюдией к появлению ленд-лиза. С подписанием закона о ленд-лизе последовал новый, еще более существенный шаг в направлении использования аренды, передачи материальных ресурсов без немедленной оплаты. Основное содержание закона сводилось к следующему: президент США получал право предоставлять материалы (вооружение, военная техника, боеприпасы, снаряжение, а также промышленное оборудование, транспортные средства, сырье, продовольствие и все остальное, что необходимо для ведения войны), услуги и информацию странам, чью оборону он сочтет «жизненно важной» для обороны США; поставленные материалы, уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, оплате не подлежали; переданное в рамках ленд-лиза имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, будет оплачено полностью или частично на основе предоставленных Соединенными Штатами долгосрочных кредитов (в основном беспроцентных займов); в случае заинтересованности американской стороны неразрушенные и неутраченные техника и оборудование должны быть возвращены после войны в США.

Со странами — получателями помощи по ленд-лизу США заключали специальные соглашения, в которых были оговорены условия ее предоставления. 27 марта 1941 г. Конгресс ассигновал на ленд-лиз первые 7 млрд долларов. Первыми странами, на которые было распространено действие закона, стали Великобритания и Греция, за ними последовали Китай, Польша и другие. К концу войны 38 стран получали помощь по ленд-лизу.

Принятие закона о ленд-лизе было с огромным облегчением и радостью встречено на Британских островах. У. Черчилль позже охарактеризовал его в парламенте как «самый бескорыстный акт в истории какой бы то ни было страны». В мемуарах британский премьер также не поспешил на восторженные оценки этого закона: «Как только конгресс принял его, он сразу же изменил всю картину. Он дал нам возможность на основании соглашения строить на длительный период грандиозные планы удовлетворения всех наших потребностей. Условий выплаты не ставилось. Даже не велось никакого формального счета ни в долларах, ни в фунтах стерлингов. То, что мы получили, отдавалось нам взаймы или в аренду потому, что наше упорное сопротивление гитлеровской тирании считалось жизненно важным для великой республики. По мнению президента Рузвельта, не доллары, а оборона Соединенных Штатов отныне должна была определять, куда будет направляться американское вооружение»¹⁵.

Но были и негативные стороны принятия закона о ленд-лизе: «...в частном порядке британское правительство было потрясено жесткими условиями, привязанными к ленд-лизу. Американцы потребовали провести аудит всех британских активов и настояли на том, что не может быть никаких выплат, пока до конца не использованы все резервы иностранной валюты и золота. Корабль ВМС США был послан в Кейптаун, чтобы забрать хранившиеся там последние запасы британского золота. Принадлежавшие британцам компании в США, прежде всего такие как «Куртолдс», «Шелл» и «Левер», должны были быть распроданы по бросовым ценам, а затем оказались перепроданы американцами с большой выгодой. Черчилль великодушно относил все это к необходимости для Рузвельта выбить почву из-под ног противников Британии в вопросе о ленд-лизе, многие из которых кивали на неспособность англичан и французов выплатить долги времен первой мировой войны. Британцы в целом недооценивали того, сколько американцев недолюбливали их как империалистов, снобов и специалистов в искусстве ради собственной выгоды заставлять других воевать за себя»¹⁶.

Для самих Соединенных Штатов закон о ленд-лизе означал очень многое. Внутри страны — мощный импульс для подъема промышленности и ее перестройки на военный лад, на международной арене — еще один, самый крупный шаг в превращении США в невоюющего союзника Великобритании. Для американской общественности это подавалось как средство, помогая другим, отодвинуть войну для себя. Но для многих за пределами Соединенных Штатов (впрочем, и внутри страны тоже) это было свидетельством скорого и неизбежного вступления США в войну. Во всяком случае А. Гитлер, объявляя 11 декабря 1941 г. войну Соединенным Штатам, указал на ленд-лиз как на одну из причин такого своего решения.

Был создан аппарат управления делами, связанными с ленд-лизом. Образованным в августе 1941 г. Управлением по осуществлению закона о ленд-лизе короткое время руководил Г. Гопкинс, ближайший друг и помощник президента Ф. Рузвельта. Затем это место занял Э. Стеттиниус, выходец из большого бизнеса, ранее возглавлявший правление крупнейшей металлургической корпорации «Юнайтед Стейтс стил». В сентябре 1943 г. с поста администратора программы ленд-лиза он ушел в Госдепартамент заместителем госсекретаря, а с ноября 1944 по июнь 1945 г. являлся государственным секретарем США.

В программе ленд-лиза можно выделить два аспекта: военно-экономический и политический. Первый из них включал производство, распределение, доставку и использование военных материалов, выделенных той или иной стране. Поначалу были проблемы с разделом продукции между американскими армией, авиацией и флотом и странами — реципиентами ленд-лиза. Остроты добавляла нехватка транспортных мощностей, в первую очередь грузового океанского тоннажа. С 1943 г., когда за океаном военная индустрия заработала во всю мощь, подобного рода вопросы все меньше беспокоили американцев. Показательно, что в этом году были произведены морские перевозки на 10 млрд долларов, а в 1944 г. — на 11 млрд. Всего поставки по ленд-лизу составили около 50,1 млрд долларов, из которых 31,4 млрд пришлось на Великобританию и страны Британской империи, 3,2 млрд — на Францию, 1,6 млрд — на Китай.

Поставки Соединенных Штатов Великобритании составили от общего британского производства: 47% бронетехники, 38% десантных кораблей и десантных средств, 21% стрелкового оружия, 18% боевых самолетов, 60% транспортных самолетов¹⁷.

Военные материалы, поставлявшиеся по ленд-лизу, мало было произвести, что американская промышленность делала во все возрастающем масштабе. Надо было доставить грузы странам — получателям помощи. Поэтому логистика имела колоссальное значение для осуществления программы ленд-лиза и была напрямую связана и обусловлена ходом боевых действий на различных театрах. Так было, например, во время битвы за Атлантику. Не отразив угрозу со стороны германских военно-морских сил и особенно его подводного флота, не установив надежный контроль над океанскими коммуникациями, не обладая должными транспортными возможностями, просто невозможно было доставить по назначению ленд-лизовские грузы, часть из которых как раз предназначалась для использования во время этой битвы.

Помимо обмена новейшими технологиями (особенно радары и радиопеленгаторы), которые сыграли неоценимую роль в победе над германским подводным флотом, огромное значение имела поставка из США по ленд-лизу кораблей, специально предназначенных для противолодочной борьбы. Никто заранее не ожидал подводной угрозы таких масштабов, поэтому в начале войны возможности эскортных кораблей были ограничены. Англичане поначалу наскоро переделали довоенный проект китобойных судов, и получилось то, что они называли корветами. В 1940—1942 гг. их было в британском флоте — 137 единиц, в канадском — 79. Но им на смену пришли более крупные, быстрые и эффективные фрегаты и сторожевые корабли. С весны 1943 г. на флоты стали поступать эскортные эсминцы. Из 450 таких кораблей, построенных на американских верфях, более 100 были переданы англичанам по ленд-лизу.



Панорама военной верфи в Филадельфии



Американский транспорт типа «Либерти»

Союзники получили возможность шире использовать в борьбе с подводными лодками свою авиацию. Наряду с бомбардировщиками и «летающими лодками» дальнего радиуса действия появились самолеты с меньшим радиусом, базировавшиеся на эскортных (конвойных) авианосцах. Они переделывались из больших торговых судов и несли по 15–20 самолетов. В Королевском флоте первый эскортный авианосец появился в конце 1940 г., а через два года в строю было уже не менее 40, в большей своей части поставленных США по ленд-лизу¹⁸.

Кроме необходимости все время укреплять свои противолодочные силы, союзники испытывали огромную потребность в торговом тоннаже. Массированные поставки в Великобританию и другие страны, передача самих грузовых судов и танкеров по ленд-лизу союзникам, проведение масштабных десантных операций, сопряженных с обеспечением войск всем необходимым, на фоне постоянной потери транспортов сделали в начале войны для союзников проблему тоннажа одной из наиболее острых.

Накануне войны совокупное водоизмещение торговых флотов всех стран мира составляло 61,4 млн тонн, при этом на долю Великобритании приходилось 16,9 млн тонн (27%), на долю британских доминионов — 1,7 млн тонн. Вместе с польскими, норвежскими, датскими, греческими торговыми судами, сумевшими уйти от фашистов к англичанам, общий тоннаж подконтрольного Великобритании флота составил 23 млн тонн. У США было еще 8,7 млн тонн. Итого — чуть больше половины всего мирового тоннажа.

Но торговый флот стал стремительно таять, когда нацистская Германия в полном масштабе развернула подводную войну. Она стремилась осуществить морскую блокаду Великобритании, лишив ее подвоза вооружения, продовольствия, сырья. Ведь на Британские острова ежегодно завозилось 25 млн тонн грузов. В 1942 г. около 20% военного имущества (вооружения, боеприпасов, снаряжения) для англичан поступало морем из США и Канады, к 1944 г. — 35%.

Цифры потерь союзниками торгового тоннажа составляли более чем по 3 млн тонн в 1940 и 1941 гг. Это было заметно больше, чем в Великобритании спускалось на воду новых судов. Даже добавление нового американского тоннажа принципиально не меняло картину. Работавшие по привычной схеме, пусть даже в более напряженном режиме военного времени верфи не справлялись с растущими потребностями. В 1942 г. потери зашкалили за отметку в 6 млн тонн.

Используя опыт Первой мировой войны, когда на одной из верфей Филадельфии было освоено серийное поточное производство типовых транспортных судов, США нашли выход из сложившейся ситуации. Были найдены прототипы тех проектов судов, производство которых предстояло поставить на поток. Сначала за основу был взят тип транспортного судна, характерный для транспортов британской компании «Сильвер лайн» в 1930-х гг. По этому проекту в США стали строить заказанные в 1940 г. Великобританией по ленд-лизу суда в количестве 60 единиц. Первое судно серии типа «Оушен» спустило на воду 16 августа 1941 г. Позднее заказ был увеличен до 306 судов, однако 117 из них должны были быть построены уже по новому проекту (будущему «Либерти»). При разработке типового проекта и технологической схемы американцы внесли ряд существенных изменений, самым главным из которых была замена трудоемкой клепки сборкой сварных секций. Это и другие новшества позволили заметно ускорить производственный процесс.

Развернулось массовое поточное строительство судов новой серии. Первые 14 из них были спущены на воду 27 сентября 1941 г. Президент Ф. Рузвельт объявил эту дату «днем флота свободы», поэтому вся серия получила название «Либерти» («Свобода»). Типичное «Либерти» имело водоизмещение 7200 тонн, скорость 11 узлов, экипаж около 40 человек, вооружение: 102-мм орудие для защиты от всплывших подводных лодок, а также зенитные орудия и пулеметы. На него можно было погрузить 2840 джипов или 525 броневедомой М-8, или 440 легких либо 260 средних танков, или 651 тыс. 76-мм либо 300 тыс. 105-мм снарядов.

На постройку первых 14 транспортов ушло около 230 дней. Путем дальнейшего введения разного рода усовершенствований время от закладки судна до спуска на воду было сокращено до 42 суток. В пропагандистских целях в ноябре 1942 г. был поставлен рекорд — заложенное 8 ноября судно было спущено на воду 12 ноября (спустя четыре дня, 15 часов и 29 минут после закладки) и пошло в первый рейс 22 ноября.

Благодаря прежде всего транспортам проекта «Либерти» союзники уже в 1942 г. сумели более чем на миллион тонн тоннажа перекрыть свои колоссальные потери. Тем не менее потребности США на Атлантическом и Тихоокеанском театрах были так велики, что, например, во время высадки союзников в Северной Африке в ноябре 1942 г. не они, а Великобритания обеспечила транспорты для войск, грузовые суда и практически все танкеры, задействованные в этой операции, а США одолжили у англичан то, что им было нужно. Вообще во второй половине этого года американцы предоставляли займы торговый тоннаж британцам, но в ограниченном масштабе, на короткое время и в меньших объемах, чем те давали свои суда в аренду (в порядке встречного ленд-лиза) своим заокеанским союзникам. Хотя в этот период необходимость британцев в сухогрузах, полностью или преимущественно предназначенных для удовлетворения потребностей вооруженных сил, была еще выше, чем у американцев — 8,5 против 6 млн тонн¹⁹.

Американская судостроительная индустрия набирала обороты. Заказы на «Либерти» были размещены почти на двух десятках верфей, расположенных как на восточном, так и на западном побережье США. В 1943 г. в среднем спускалось на воду три судна в день. Всего было построено более 2700 единиц общим водоизмещением 19 млн тонн, то есть более чем в два раза больше тоннажа всего довоенного американского флота. Такие темпы оказались не по плечу британскому судостроению, и к середине войны торговый флот Великобритании зависел от получения пополнения из-за океана.

Проведение десантных операций (в Северной Африке, Италии, Франции, на Тихом океане) требовало предоставления по ленд-лизу английским и другим союзным войскам в большом количестве десантных и танкодесантных кораблей различных типов и модификаций. Если в 1940–1941 гг. на американских верфях шло строительство по британским образцам, то затем стали спускать переоборудованные и специально построенные корабли. Так, англичане начали с того, что создали океанский танкодесантный корабль, способный десантировать 20 танков и до сотни других машин. В США была принята модель водоизмещением 2286 тонн (больше, чем у многих эсминцев), и к концу войны произвели 1573 таких корабля. Было также спущено на воду около 20 тыс. малых десантных судов, предназначенных для перевозки личного состава. Фирма из Нового Орлеана, которая разработала этот проект, получила контракты на 700 млн долларов. Для его реализации ей пришлось привлечь столько рабочих, что население города в 1942 г. в основном по этой причине увеличилось на 20%. У Черчилль часто сокращался по поводу зависимости Великобритании от американских десантных кораблей (38%)²⁰.

Если маршруты снабжения Европейского и Средиземноморского театров военных действий были относительно короткими, то сложнее дело обстояло в обеспечении поставок в Китай и на весь Тихоокеанский театр. Здесь роль перевалочных пунктов выполняли порты Индии, где грузы часто застревали, а это, в свою очередь, требовало увеличения пропускной способности идущих к ним железных и автомобильных дорог.

В годы Второй мировой войны огромную роль в снабжении по ленд-лизу гоминдановского Китая и в целом в поставках военных материалов в Восточную и Юго-Восточную Азию сыграла Бирманская дорога, которая соединяла Лао в Бирме (Мьянма), являвшейся тогда владением Великобритании, и Куньмин в Китае (провинция Юннань). Ее длина составляла 1154 км, и проходила она по крутым горам. Участок от Куньмина до границы с Бирмой был построен китайскими рабочими в 1937–1939 гг. во время Японо-китайской войны. Тогда Япония захватила морское побережье Китая, и силы во главе с Чан Кайши оказались блокированы во внутренних районах страны. Так что жизненно важным путем, связывавшим Китай с внешним миром, стала именно Бирманская дорога. В те годы по ней было перевезено 650 тыс. тонн военных грузов, которые доставлялись по морю в Рангун (Янгон), а оттуда по железной дороге через Мандалай в Лао. Однако по требованию Японии в июле 1940 г. англичане прекратили эксплуатацию дороги. Японцы также перекрыли железную дорогу из Хайфона (Французский Индокитай) в Юннань, что окончательно изолировало китайцев от выхода к портам Тихого и Индийского океанов. Захват японскими войсками Бирмы имел среди прочего цель своими силами перерезать этот основной путь снабжения чанкайшистов.

Союзники вынуждены были организовать воздушный мост через восточные отроги Гималаев, где высота гор достигала 4500 м. Он пролегал из района Динджана (индийский Ассам) до Куньмина (800 км). Для летчиков полеты на такой высоте в горной местности в условиях тропического климата являлись крайне сложными. Катастрофы и аварии были обычным делом. Тем не менее, начавшись в июле 1942 г. с доставки 82 тонн грузов, этот маршрут функционировал до конца войны, когда в июле 1945 г. были перевезены рекордные 71 042 тонны. Всего же по воздуху было переброшено 650 тыс. тонн различных припасов. Силы военно-транспортной авиации США, выполнявшие эту уникальную операцию, насчитывали до 22 тыс. военнослужащих, 47 тыс. гражданских лиц и более 300 самолетов. В полетах участвовали также китайские летчики на полученных по ленд-лизу транспортных самолетах и истребителях.

Однако воздушным путем невозможно было обеспечить транспортировку огромной массы ленд-лизовских грузов, которые США предназначали для Китая. С декабря 1942 г. развернулось строительство наземной дороги и нефтепровода из индийского Ледо (Ассам) через гористую местность северной Бирмы с выходом на Бирманскую дорогу (770 км). Работы велись под руководством американского генерала Д. Стилуэлла, именем которого по предложению Чан Кайши эта дорога была названа в 1945 г. В строительстве были задействованы более 15 тыс. человек. Но несмотря на все усилия и вложенные 148 млн долларов, осуществление этого сложнейшего в инженерном отношении проекта затянулось до 1945 г., когда он уже потерял свою прежнюю стратегическую значимость. До окончания войны по этой дороге было перевезено всего 35 тыс. тонн военных грузов²¹. При перевозке грузов и в воздушных боях над Бирманской дорогой союзными силами были потеряны более 600 самолетов и 1 тыс. человек.

Морским путем доставлялись ленд-лизовские грузы в Советский Союз. Почти половина из них пришла через Тихий океан, примерно по четверти — через Персидский залив, Иран и Каспий (причем на этом маршруте в 1942 г. американцы приняли от англичан ответственность за его функционирование) и через арктические моря в Мурманск и Архангельск.

Помимо морских были и воздушные пути поставок по ленд-лизу. В конце 1930-х гг. межконтинентальные воздушные перевозки только налаживались. Опыт в этом сложном деле имели в основном как раз британская «Империал эйрвейз» и американская «Пан америкэн эйрвейз». Последняя в июне 1939 г. открыла регулярные рейсы через Северную Атлантику (с началом войны прекращены), в 1941 г. — через Тихий океан.

Поставлявшиеся по ленд-лизу самолеты из США перегонялись союзникам через океаны своим ходом, чтобы не занимать место (в разобранном виде) на грузовых судах и экономить время. Все американские бомбардировщики на Британских островах и в Средиземноморье сами перелетели через Атлантику. Чаще всего маршрут проходил через Ньюфаундленд и Лабрадор в Канаде, Гренландию и Исландию. Последние два острова играли важную роль в обеспечении полетов над Северной Атлантикой. Гренландия, находившаяся под властью Дании, после оккупации последней в апреле 1940 г. гитлеровцами была объявлена Вашингтоном подпадающей под действие «доктрины Монро», а после апреля 1941 г. там появились американские военные базы. Состоявшая в личной унии с Данией Исландия была занята в мае 1940 г. английскими, а с июля 1941 г. — американскими войсками.

Однако зимой перелеты через Северную Атлантику были очень затруднены, а то и невозможны. Поэтому был налажен маршрут через Южную Атлантику. Он использовался также для перегонки самолетов на Ближний Восток, далее в Иран (оттуда его продолжение шло в СССР), Индию и даже в Китай. Иногда его называли «трансфриканский маршрут». Это был самый быстрый путь поставок вооружений по воздуху из США в Азию, Европу и Африку.

Американцы вслед за англичанами стали летать из США с промежуточной посадкой на британских базах в Вест-Индии или на аэродромах северо-востока Бразилии (Белем, Натал). Затем путь шел через Атлантику до английских (с конца 1942 г. и французских) владений в Западной Африке, отсюда в Хартум и далее в Каир и по всему Ближнему Востоку. Позднее маршрут был продлен в Индию и на Дальний Восток. В июле 1942 г. была открыта авиабаза на принадлежавшем Великобритании острове Вознесения, расположенном примерно по-

середине между Бразилией и Западной Африкой. Теперь летать через Южную Атлантику могли не только четырехмоторные, но и двухмоторные самолеты. Истребители везли в разобранном виде на судах и собирали на заводе в Такоради (Гана), откуда они шли над Африкой своим ходом. На этом маршруте американцы развернули всю необходимую инфраструктуру: наладили навигацию, радиосвязь и метеослужбу, построили взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, ангары, ремонтные и сборочные заводы и прочее²².

Воздушный маршрут через Атлантику стал еще более привлекательным для союзников, когда им удалось добиться от Португалии в 1943–1944 гг. согласия на использование ими Азорских островов. Там появилась военная база, формально британская, но с американским присутствием — договоренность оформлялась под ширмой старинного англо-португальского союзного договора. Этот более короткий путь из США через Азорские острова в Великобританию и в Северную Африку позволял сэкономить большое количество высокооктанового бензина²³. К 1944 г. самолеты В-29 летали из США по всему миру, на базы в Китае и на острова центральной части Тихого океана.

В противоположность союзникам державы оси Берлин — Рим — Токио не смогли наладить между собой межконтинентальную связь ни на море, ни по воздуху. Даже заходы в Индийский океан боевых кораблей что с востока, что с запада носили эпизодический характер. Лишь одной японской подлодке удалось пройти 30 тыс. миль с Дальнего Востока до Европы и вернуться обратно. В июле 1943 г. она вышла из Пенанга (Малайзия), в сентябре дошла до Бреста и в декабре вернулась в Сингапур. Самый дальний межконтинентальный полет из Рима в Токио совершил самолет итальянских ВВС «Савойя-Марчетти S-75» в начале июля 1942 г., пройдя через воздушное пространство СССР. Этот полет оказался первым и последним²⁴.

В целом ленд-лиз, безусловно, сыграл существенную роль в победном для стран антигитлеровской коалиции исходе Второй мировой войны. Вооружение, машины и оборудование, продовольствие и многое другое, поставлявшееся из-за океана, были крайне важны для союзников. Не надо только забывать, что воевали этим (и своим) оружием другие армии, и кровь свою проливали не только (и не столько) американцы, а другие солдаты, давая Соединенным Штатам возможность выждать, собраться с силами. В годы войны признания такого рода не были в США редкостью. Говоря о ленд-лизе, Э. Стеттиниус в докладе конгрессу в январе 1943 г. подчеркивал: «Эту помощь невозможно измерить в цифрах. Не существует стандартных оценок, с помощью которых, например, можно было бы сопоставить тысячу погибших русских солдат и тысячу истребителей. Все, кто погиб на полях сражений в Англии, Китае, России, в Африке и Азии, — пали, защищая свою родину. Но эти народы воевали и воюют с нашим общим врагом. Их жертвы спасают жизни американцев... все это вместе взятое спасает США от вторжения агрессора, помогает нам сберечь средства для победы и ускорить ее наступление»²⁵.

Помогая другим, американцы думали прежде всего о себе. Показательно, что закон о ленд-лизе официально назывался «Закон об укреплении обороны Соединенных Штатов». Это вполне соответствовало их истории, мировоззрению, менталитету. Как откровенно признавал тот же Э. Стеттиниус, «участников дебатов (о введении ленд-лиза. — *Прим. ред.*) и в конгрессе, и в обществе в целом волновала не помощь другим народам, но, скорее, наша собственная стратегия безопасности»²⁶.

Военно-экономическое сотрудничество с СССР

В первые же дни после нападения нацистской Германии на Советский Союз лидеры Великобритании и США сделали заявления о готовности поддержать СССР. Однако первое время после начала Великой Отечественной войны западные державы больше говорили о поддержке СССР, чем реально помогали.

24 июня американские власти разрешили советской стороне расходовать средства из советских денежных фондов, заблокированных в США в январе 1940 г. Была смягчена дискриминационная практика в торговле с СССР. Закон о нейтралитете не применялся к Советскому Союзу, что позволяло поставлять ему американское вооружение. Характерно, однако, что заместитель госсекретаря США С. Уэллес, заявляя об этом решении, обосновал его тем, что война между СССР и Германией не угрожает интересам США или их граждан²⁷.

Еще 30 июня 1941 г. советское правительство предоставило американцам заявку на необходимые ему виды вооружения и промышленное оборудование, а также поставило вопрос о предоставлении кредита на пять лет. Запрос был огромным: 3 тыс. бомбардировщиков, 3 тыс. истребителей, 20 тыс. зенитных орудий, 50 тыс. тонн толуола и другой продукции на общую сумму свыше 1 млрд 836 млн долларов. Этот заказ был рассмотрен на заседании американского кабинета только 18 июля, причем лицензии на экспорт товаров в Советский Союз было разрешено выдать на 9 млн долларов (примерно 0,5% от запрошенного)²⁸. Ф. Рузвельт в первых числах августа признавал, что с момента нападения Германии на Советский Союз «мы не сделали практически ничего, чтобы обеспечить доставку необходимых русским материалов через Сибирь. Честно говоря, если бы я был русским, то наверняка чувствовал бы сейчас, что американцы просто-напросто обводят меня вокруг пальца»²⁹. Советская сторона была обеспокоена таким поворотом событий. Переговоры затягивались. Предоставление кредитов американская сторона обуславливала встречными поставками стратегического сырья из СССР: цветных металлов, платины, иридия и прочего.

Положение стало меняться после визита в Москву 29 июля — 1 августа Г. Гопкинса, личного представителя президента и руководителя администрации ленд-лиза³⁰. 4 августа между СССР и США была достигнута договоренность о продлении до августа 1942 г. торгового соглашения и оказании экономического содействия Советскому Союзу. Американская сторона выразила готовность «самым дружественным образом» рассматривать советские заказы на товары и материалы для нужд обороны СССР, выдавать «неограниченные лицензии» на экспорт в Советский Союз и благожелательно рассматривать предложения об использовании американских транспортных средств для доставки указанных товаров³¹.

На состоявшейся 9–12 августа у берегов Канады встрече Ф. Рузвельта и У. Черчилля с участием высших военных чинов обеих стран Г. Гопкинс доложил об итогах своей поездки в Москву. Лидеры США и Великобритании заявили о готовности оказывать СССР помощь необходимыми ему материалами и предложили провести трехстороннюю конференцию по этим вопросам. Более того, с 6 сентября англичане с негласного одобрения американцев начали военные поставки в Советский Союз на условиях ленд-лиза.

С 29 сентября по 1 октября 1941 г. в Москве проходила конференция представителей трех держав по вопросам военно-экономического сотрудничества. Был подписан протокол, согласно которому западные державы обязались поставлять Советскому Союзу с 1 октября 1941 по конец июня 1942 г. ежемесячно 400 самолетов (100 бомбардировщиков и 300 истребителей), 500 танков (не более 50% легких), сотни зенитных и противотанковых орудий, разведывательные автомобили, а также алюминий, олово, свинец, никель, медь, сталь и другие металлы и сплавы, порох, промышленное оборудование, продовольствие и прочее³².

30 октября правительство США предоставило СССР беспроцентный заем в 1 млрд долларов на оплату поставок вооружений и сырья с тем, чтобы выплаты по займу начались через пять лет после окончания войны и производились в течение 10 лет после истечения этого пятилетнего периода. В послании Ф. Рузвельту от 4 ноября И. В. Сталин оценил этот шаг как «исключительно серьезную поддержку Советского Союза в его громадной и трудной борьбе с нашим общим врагом»³³. В феврале 1942 г. СССР был выделен еще 1 млрд долларов на тех же условиях³⁴.

7 ноября 1941 г. Соединенные Штаты распространили на СССР действие закона о ленд-лизе. До этого все поставки осуществлялись за наличный расчет. Впоследствии все поставки в СССР с 1 октября 1941 г. стали считаться проходившими на основе закона о ленд-лизе.



Английские женщины готовят танк «Матильда» к отправке в СССР



Погрузка танков «Матильда» для отправки по ленд-лизу в СССР



Американские штурмовики на борту грузового судна



Американские истребители перед отправкой в СССР



Американский военный груз, подготовленный для отправки в СССР по ленд-лизу

После Московской конференции в период с октября по декабрь 1941 г., как отмечалось в справке наркома внешней торговли СССР А. И. Микояна, Великобритания выполняла свои обязательства «более или менее точно и аккуратно, чего нельзя сказать о поставках США». Так, из обещанных 600 самолетов американцы фактически поставили 204, причем завезено в Союз было только 95, остальные находились в портах и в пути. Соответствующие цифры по танкам: 750 — 182 — 27, по грузовикам: 25 600 — 9238 — 1565³⁵. У США было свое оправдание — в декабре они вступили в войну, что потребовало пересмотра всей системы распределения их ресурсов.

Постепенно складывался механизм военно-экономического сотрудничества СССР, США и Великобритании. Преодолевая недоверие, подозрительность и просто незнание многих вещей, стороны лучше стали понимать потребности и возможности друг друга, особенности законодательства и внутренних процедур другой стороны, характерные черты национального поведения и менталитета.

Поставки по ленд-лизу в Советский Союз осуществлялись на основе следующих протоколов:

- первый (Московский) действовал с 1 октября 1941 по 30 июня 1942 г. (подписан 1 октября 1941 г.);
- второй (Вашингтонский) действовал с 1 июля 1942 по 30 июня 1943 г. (подписан 6 октября 1942 г.);
- третий (Лондонский) действовал с 1 июля 1943 по 30 июня 1944 г. (подписан 19 октября 1943 г.);
- четвертый (Оттавский) действовал с 1 июля 1944 по 30 июня 1945 г. (подписан 17 апреля 1945 г.).

11 июня 1942 г. СССР и США подписали соглашение о принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии. Оно было аналогично соглашениям, заключенным с февраля 1942 г. США с Великобританией и рядом других государств — получателей американской помощи по ленд-лизу.

Обязательства по первому протоколу приняли на себя главным образом англичане. По второму протоколу примерно равную долю с ними взяли на себя американцы. Затем поставки обеспечивались в основном США. Начиная с третьего протокола прямое участие в оказании помощи СССР стала принимать Канада (до этого канадские поставки засчитывались в британскую квоту). Из этой страны в Советский Союз поступали вооружение, промышленное оборудование, сталь, прокат, алюминий и другие цветные металлы, химические товары, продовольствие. На это в 1943–1946 гг. было затрачено около 167,3 млн канадских долларов, или 6,7% от общей суммы взаимопомощи³⁶. Канадские моряки военного и торгового флотов участвовали в проводке северных конвоев.

Судьба ленд-лиза была предопределена общим поворотом советско-американских отношений от сотрудничества к конфронтации, который ясно обозначился при новом президенте США Г. Трумэне. 12 мая 1945 г. американцы внезапно прекратили поставки по ленд-лизу в Советский Союз. Москва ответила: прекращение поставок явилось для советского правительства «полной неожиданностью. Однако если правительство Соединенных Штатов Америки не видит другого выхода, то советское правительство готово принять к сведению указанные решения правительства США»³⁷. Но американская администрация вскоре поняла, что поторопилась, ведь еще предстояло с участием СССР довести до победы войну с Японией. В Москву с «разъяснительной миссией» был срочно командирован Г. Гопкинс. Поставки по ленд-лизу возобновились, однако как только Япония была повержена, 20 сентября они снова прекратились, уже окончательно.

Конечно, путь ленд-лизовского продукта был долог и труден. На любом из этапов могли возникнуть сбой и трудности, которые, в свою очередь, давали повод для взаимных упреков и непонимания. Едва ли стоит удивляться неразберихе и нелепицам, которые первое время случались с обеих сторон в организации такого большого и сложного дела. И. В. Сталин даже вынужден был написать по этому поводу У. Черчиллю 8 ноября 1941 г.: «Нельзя, однако, не сказать, хотя это и мелочь, что танки, артиллерия и авиация приходят в плохой упаковке, отдельные части артиллерии приходят в разных коробах, а самолеты настолько плохо упакованы, что мы получаем их в разбитом виде»³⁸.



Отправка танка «Валентайн» из Англии в СССР



В ожидании советского парохода с пшеницей.
В центре — посол СССР во Франции А. Е. Богомолов с супругой

Немалые трудности вызвали освоение и эксплуатация западной техники, которая требовала особого подхода и специальных знаний. Все эти «технические» проблемы с течением времени оказались вполне преодолимы. Были проблемы с качеством поставляемой продукции. И. В. Сталину пришлось известить Ф. Рузвельта, что присылаемые из США «самолеты «Китигаук» не выдерживают борьбы с нынешними немецкими истребителями», а «американские танки очень легко горят» из-за того, что используют высокосортный бензин, образующий большой слой бензиновых паров³⁹.

В Москве внимательно следили за тем, как идут поставки по ленд-лизу и какие проблемы при этом возникают. Особенно болезненную реакцию вызывали перебои в отправке северных конвоев. Ведь это был самый быстрый путь доставки в СССР оружия и других необходимых фронту материалов. Поэтому даже больший грузопоток по другим маршрутам не мог компенсировать прекращения движения по северному пути. Причем перерывы в отправке конвоев приходились именно на то время, когда на восточном фронте полыхали крупнейшие сражения под Сталинградом, Курском, на Днестре.

Так, в послании британскому премьеру от 23 июля 1942 г., то есть в момент уже начавшейся Сталинградской битвы, И. В. Сталин назвал «непонятными и необъяснимыми» действия английского Адмиралтейства, приведшие к гибели конвоя PQ-17. «Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь, — подчеркнул советский руководитель. — Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери». И. В. Сталин выразил крайнее удивление отказом Великобритании в подвозе военных материалов именно теперь, когда СССР особенно в этом нуждается из-за «серьезного напряжения на советско-германском фронте». Подвоз через порты Ирана ни в коей мере не мог окупить этих потерь⁴⁰. Когда в августе У. Черчилль приехал в Москву, И. В. Сталин, выразив ему благодарность за помощь по ленд-лизу, тем не менее снова предъявил претензии относительно того, что западные союзники не выполняют в полном объеме свои обязательства по поставкам, «дают не то, что обещано»⁴¹.

В 1943 г. история повторилась. В январе в совместном послании из Касабланки руководители США и Великобритании заявляли: «Наше основное желание состоит в том, чтобы отвлечь значительные германские сухопутные и военно-воздушные силы с русского фронта и направить в Россию максимальный поток снабжения. Мы не пожалеем никаких усилий, чтобы отправлять Вам материальную помощь в любом случае, всеми возможными путями»⁴².

Существовал только один вопрос, ради которого СССР был готов согласиться с уменьшением поставок северными конвоями, — открытие второго фронта в Северной Франции. Советское правительство пошло на сокращение заявки на тоннаж на 40% с добавлением, что делает это, чтобы «облегчить США подвозку войск в Западную Европу для создания там второго фронта в 1942 г.»⁴³. Но в итоге союзники и конвои прекратили посылать, и второй фронт в 1942 г. не открыли (как, впрочем, и в 1943 г.).

По поводу северных конвоев у англичан и американцев были претензии к советской стороне, связанные с недостаточными, как они считали, усилиями СССР по прикрытию направлявшихся в его порты торговых караванов. «Русские не делали того, что могли, теми силами, которые у них были... они никогда не делили с флотом метрополии сколь-либо значительную долю ответственности в защите арктических конвоев», — утверждает в британской истории войны 1939–1945 гг. на море⁴⁴. У. Черчилль в мае 1942 г. даже целиком посвятил этой проблеме свое послание И. В. Сталину. Он указывал на «необходимость увеличения помощи, оказываемой военно-морскими и военно-воздушными силами СССР, в обеспечении безопасного прохода конвоев», за которые они «должны быть в значительной мере ответственными»⁴⁵.

В начале войны сказывались слабость корабельного состава и авиации Северного флота, трудности с подготовкой командного и рядового составов, недостаток (если не отсутствие) практического опыта в проведении дальних походов, не говоря уже о конвойных операциях, и многое другое. Меры по усилению прикрытия конвоев были приняты. Ставка передала Северному флоту 20 дальних истребителей Пе-2. С мая 1942 г. на время операций по проводке



Конвой союзников на пути в СССР





Американские высшие офицеры на совещании
о доставке грузов по ленд-лизу в СССР через Аляску и Чукотку



Советские и американские летчики у истребителя P-63 на Аляске

конвоев флот мог использовать авиацию Карельского фронта и Архангельского военного округа, часть бомбардировочной авиации резерва Верховного главнокомандования и Мурманского дивизионного района ПВО⁴⁶. С усилением Северного флота, в том числе за счет ленд-лиза, и накоплением опыта советскими моряками крепло их взаимодействие с союзниками.

Союзников не всегда удовлетворяло то, как их встречали на советских берегах и в каких условиях им там приходилось жить. Действительно, особого комфорта им обеспечить не могли, но так жила тогда вся Советская страна. Американцы и англичане неоднократно выражали свое недовольство тем, как в Советском Союзе освещалась тема союзнической помощи: слишком кратко и фрагментарно, будто бы СССР воюет в одиночку и никакой поддержки извне не получает. Из-за этого страдало взаимопонимание сторон. Так, американский посол в Москве У. Стэндли 8 марта 1943 г. на пресс-конференции в своем посольстве заявил о неблагодарности советских властей и отсутствии у советского народа полной информации об американской помощи России. Скорее всего, именно резкое высказывание американского посла привело к тому, что Верховный главнокомандующий И. В. Сталин в своем приказе от 23 февраля подчеркнул, что «ввиду отсутствия второго фронта в Европе Красная Армия несет одна всю тяжесть войны», и при этом ни слова не сказал о той помощи, которую ей оказывают США и Англия⁴⁷.

Во время проводки северных конвоев советские моряки неоднократно были свидетелями того, как быстро американские и английские экипажи оставляли свои суда, едва только возникла угроза их затопления. Бывали случаи, когда моряки бросали свои пароходы вообще без какой-либо видимой причины. Покинутые транспорты еще долго держались на воде, не собираясь тонуть, пока их не отправляли на дно корабли эскорта. Командование конвоями не пресекало такие действия своих моряков. Но все оправдывалось тем, что главное — спасти людей, а не грузы. Англичане и американцы не ощущали необходимости в тех условиях рисковать своими жизнями ради каких-то материальных ценностей, тем более что их везли в чужую страну.

Для советских моряков задача доставить на истерзанную войной Родину столь необходимые там грузы становилась первостепенной, ради нее они готовы были идти на риск и жертвы. На пароходе «Старый большевик», который в составе конвоя PQ-16 вез в своих трюмах взрывчатку, в результате бомбардировки возник пожар. Командование конвоя предложило экипажу покинуть судно и перейти на один из кораблей охраны, но получило отказ. Конвой ушел, а советские моряки в одиночестве продолжали борьбу за живучесть своего парохода — и победили! «Старый большевик» восстановил ход и нагнал конвой, который приветствовал его сигналом «Сделано хорошо», а командир эскорта передал: «Поздравляю! Так могли поступить только русские». В сходных ситуациях героически действовали экипажи танкеров «Азербайджан» и «Донбасс» из конвоя PQ-17 и многие другие советские моряки.

График, номенклатура и объемы поставок поначалу не всегда выдерживались. Первые два протокола не были выполнены в полном объеме. Но поставки шли по нарастающей, и в 1943–1945 гг. союзники выделили для Советского Союза то, что они недопоставили в начале войны. На два последних протокола (то есть с июля 1943 г. и до конца войны) пришлось 57% всех грузов военного времени.

Всего в 1941–1945 гг. СССР получил от западных союзников 18 млн тонн грузов различного назначения, в том числе через Персидский залив — 23,8%, через советский Дальний Восток — 47,1%, через советскую Арктику — 2,5%, через Черное море — 3,9%, через порты Северной России — 22,7%. Более четверти (свыше 4,5 млн тонн) составили продукты питания, металлы, в основном для авиастроения, и рельсы — 3,6 млн тонн. По всем направлениям, в том числе и через Аляску, в СССР из США, Великобритании и Канады поступило 22 206 самолетов различных типов (в том числе 14 203 из США), 12 980 танков, 14 тыс. орудий, 427 386 грузовых автомобилей и 51 тыс. джипов, 6 135 638 винтовок и пулеметов, 8 тыс. тракторов и тягачей, 345 тыс. тонн боеприпасов, а также значительное количество промышленного оборудования, горючего и смазочных материалов, взрывчатых веществ, химического сырья и других материалов, столь необходимых для успешного ведения войны⁴⁸.

Победу в войне Красная армия одержала прежде всего своим, советским оружием. Тем не менее многие типы поставленного союзниками вооружения, военной техники и снаряжения были особенно ценны для советской стороны благодаря их высокому качеству или по причине их острой нехватки или даже отсутствия соответствующего собственного производства: например, истребители «Аэрокобра» и «Кингкобра», бомбардировщики «Бостон» и «Митчел», транспортные самолеты «Дуглас», гидросамолеты «Каталина», бронетранспортеры, боевые корабли, а также автомобили, средства связи, радиолокаторы, гидроакустическое оборудование и многое другое. Эти поставки, в частности, сыграли заметную роль в наращивании мощи советских ВВС и ВМФ, моторизации армии, оснащении ее современными средствами радио- и телефонной связи и прочим. К тому же изучение ленд-лизинговской военной техники способствовало решению собственных технических проблем, позволило заметно продвинуть свою науку в тех областях, где было очевидно ее отставание от Запада. В октябре 1942 г. ГКО принял постановление «Об обмене с США и Великобританией военно-технической информацией».

Большое значение имели поставки в СССР высокооктанового бензина. Его использовали для заправки ленд-лизинговских самолетов и добавления в бензин собственного производства с целью повышения его октанового числа. К тому же американцы предоставили Советскому Союзу оборудование для нескольких нефтеперерабатывающих заводов.

В общем объеме ленд-лизинговских грузов военные поставки составили примерно пятую часть⁴⁹. Причем по ходу войны их удельный вес снижался, уступая место промышленному оборудованию, транспортным средствам, металлам, химическим веществам, нефтепродуктам и продовольствию. Общий объем поставок составлял 4% валового продукта народного хозяйства СССР. По отдельным видам вооружений и оборудования он был намного выше. Так, самолетов всех типов по ленд-лизу поступило 15% всего самолетного парка, танки союзников составили 12% от выпуска советских танковых заводов. Существенную помощь получил советский ВМФ — 596 боевых кораблей и судов, или 22,3% от общего количества кораблей и судов, произведенных тогда отечественной промышленностью. Причем 80% кораблей и судов приняли участие в боевых действиях с Германией и Японией⁵⁰.

Большое значение ленд-лизинг имел для железнодорожного транспорта. Союзники поставили 1981 паровоз и 11 156 железнодорожных вагонов, в то время как в СССР в годы войны было построено 92 паровоза и более 1 тыс. грузовых вагонов. Следует иметь в виду, что первый заказ на 200 паровозов советское правительство сделало лишь летом 1943 г. До войны в СССР имелось 25 тыс. локомотивов, 14% — потери в начале войны, но и 40% железных дорог оказались на оккупированной врагом территории. Лишь в 1944 г. начались поставки самой крупной партии — 1600 паровозов, которые продолжали идти в СССР и после войны⁵¹.

Не все так просто и с автомобильным транспортом. На 1 января 1944 г. из находившихся в Красной армии 496 тыс. автомобилей 78% были отечественного производства. К концу войны автопарк увеличился до 666,5 тыс., из которых 58,1% — советского производства, 32,8% — импортного, 9,1% — трофейные⁵². Другими словами, большая часть автомобилей поступила по ленд-лизу лишь в последний год-полтора войны.

В настоящее время мало кто ставит под сомнение масштабы, разнообразие и ценность военно-экономической помощи союзников. Однако вряд ли допустимо измерять по одной и той же шкале ценностей поставки военных материалов, какова бы ни была необходимость в них СССР, и жертвы советского народа, который прокладывал путь к победе над общим врагом. В годы войны и после нее эту мысль не раз подчеркивали государственные деятели США. Так, Г. Гопкинс, ближайший советник президента Ф. Рузвельта, отмечал: «Мы никогда не считали, что наша помощь по ленд-лизу является главным фактором в советской победе над Гитлером на восточном фронте. Она была достигнута героизмом и кровью русской армии»⁵³.

Государственный секретарь Э. Стеттиниус подчеркивал: «За эту помощь русские уже заплатили цену, которая не поддается измерению в долларах или тоннах. Это миллионы нацистских солдат, убитых или взятых в плен, нацистские танки, превращенные в груды

железного лома на поле боя, пушки и грузовики, брошенные отступающими германскими армиями»⁵⁴.

Оценивая поставки в СССР по ленд-лизу, следует иметь в виду, что наивысшего пика они достигли в 1944 г. Первые же грузы по ленд-лизу зимой 1941–1942 гг. пришли в СССР очень поздно. Именно в эти критические дни сопротивление оказывала практически одна Красная армия, не получая какой-либо помощи со стороны западных стран. К концу 1942 г. согласованные программы поставок в СССР были выполнены американцами и англичанами на 55%. В 1941–1942 гг. в СССР поступило всего 7% отправленных за годы войны из США грузов. Основное количество вооружения и других материалов было получено Советским Союзом в 1944–1945 гг., после коренного перелома в войне. Осенью и зимой 1941 г., когда решалась судьба не только Москвы, но и всего Советского государства, в самый тяжелый период войны, по ленд-лизу из США пришли поставки всего на 541 тыс. долларов, в то время как общая помощь США в 1941 г. странам антигитлеровской коалиции в денежном выражении достигла 741 млн долларов. Таким образом, СССР в самое тяжелое время из этих поставок досталось менее 0,1%⁵⁵.

Ленд-лиз не является дорогой с односторонним движением. По признанию американцев, ленд-лиз приносил выгоды и самим США, которые получили из СССР 300 тонн хромовой руды, 32 тыс. тонн марганцевой руды, значительное количество платины, золота и прочего на общую сумму 2,2 млн долларов⁵⁶. Ленд-лиз оказался источником обогащения американских монополий. Американский историк Дж. Херринг пишет: «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»⁵⁷.

Пройдя сложный и трудный путь становления и развития, военно-экономическое сотрудничество СССР, США и Великобритании превратилось в одну из основ союза этих государств в войне против фашистско-милитаристского блока и внесло важный вклад в общую победу. Оно показало возможность диалога, взаимодействия и даже взаимопомощи столь разных государств, содействовало сближению обществ, народов и отдельных людей, общавшихся в ходе этого сотрудничества, способствовало улучшению их взаимопонимания.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ *Тененбаум Б.* Великий Черчилль. М., 2013. С. 116.
- ² *Hall H.* North American Supply. L., 1955. P. 247–248.
- ³ *Черчилль У.* Вторая мировая война. В 3-х кн. Кн. 1. Т. 1–2 / Пер. с англ. М., 2010. С. 570, 572.
- ⁴ *Life.* 1948. August 20. P. 88.
- ⁵ *Шервуд Р.* Рузвельт и Гопкинс глазами очевидца / Пер. с англ. В 2-х т. М., 1958. Т. 1. С. 392.
- ⁶ *Hall H.* Op. cit. P. 259.
- ⁷ *Kimball W.* The Most Unsordid Act: Lend-Lease, 1939–1941. Baltimore, 1969. P. 189.
- ⁸ *Dawson R.* The Decision to Aid Russia, 1941: Foreign Policy and Domestic Politics. Chapel Hill, 1959. P. 23–25.
- ⁹ *Kimball W.* Op. cit. P. 206–207.
- ¹⁰ *Ibid.* P. 216–217.
- ¹¹ Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В 2-х т. М., 1958. Т. 2. С. 9–10.
- ¹² Секретная переписка Рузвельта и Черчилля в период войны / Пер. с англ. М., 1995. С. 114–119, 126–137.
- ¹³ The Oxford Companion to World War II. Oxford, 2005. P. 231–232.
- ¹⁴ *Черчилль У.* Указ. соч. С. 508.
- ¹⁵ Там же. С. 582.
- ¹⁶ *Beevor A.* The Second World War. Orion. 2012.
- ¹⁷ *Hastings M.* All Hell Let Loose. The World at War 1939–1945. L., 2011. P. 362.
- ¹⁸ *Mawdsley E.* World War II. A New History. Cambridge, 2009. P. 265.
- ¹⁹ *Calvocoressi P., Wint G., Pritchard J.* The Penguin History of the Second World War. L., 1999. P. 463.
- ²⁰ *Hastings M.* Op. cit. P. 361–362.
- ²¹ The Oxford Companion to World War II. P. 139, 431, 530.
- ²² *Френкель М. Ю.* Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941–1945 гг. // США: экономика, политика, идеология. 1993. № 5. С. 42–50; *Mawdsley E.* Op. cit. P. 248–283.
- ²³ Секретная переписка Рузвельта и Черчилля в период войны. С. 382–383, 473–475.
- ²⁴ *Mawdsley E.* Op. cit. P. 248–283.
- ²⁵ Загадки ленд-лиза. М., 2000. С. 163.
- ²⁶ Там же. С. 81–82.
- ²⁷ Советско-американские отношения. 1939–1945. М., 2004. С. 135.
- ²⁸ *Jones R.* The Roads to Russia. United States Lend-Lease to the Soviet Union. Oklahoma, 1969. P. 37.
- ²⁹ Цит. по: *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Ленд-лиз для СССР, 1941–1945. М., 2008. С. 27.
- ³⁰ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945. Документы и материалы. В 2-х т. Т. 1. 1941–1943. М., 1984. С. 80–82, 85–89.
- ³¹ Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. Вып. 1. М., 1944. С. 123–125.
- ³² Документы внешней политики. 22 июня 1941 — 1 января 1942. Т. XXIV. М., 2000. С. 341–348.
- ³³ Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945. В 2-х т. 2-е изд. Т. 2. М., 1976. С. 9–10.
- ³⁴ Там же. С. 14.

- ³⁵ Советско-американские отношения. 1939–1945. С. 192–196.
- ³⁶ Союзники в войне. 1941–1945. М., 1995. С. 191; см. также: *Поздеева Л. В.* Канада в годы второй мировой войны. М., 1986. С. 244–252.
- ³⁷ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945. Т. 2. С. 392.
- ³⁸ Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В 2-х т. М., 1976. Т. 1. С. 43.
- ³⁹ Там же. Т. 2. С. 26, 31.
- ⁴⁰ Там же. Т. 1. С. 69.
- ⁴¹ *Ржешевский О. А.* Сталин и Черчилль. Встречи. Беседы. Дискуссии. Документы, комментарии. 1941–1945. М., 2004. С. 353.
- ⁴² Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 1. М., 1976. Т. 1. С. 105.
- ⁴³ Цит. по: *Кульков Е., Мягков М., Ржешевский О.* Война 1941–1945. Факты и документы. М., 2011. С. 291.
- ⁴⁴ *Roskill S. W.* The War at Sea 1939–1945. Vol. II: The Period of Balance. L., 1956. P. 128.
- ⁴⁵ Переписка Председателя Совета министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 1. М., 1976. С. 45.
- ⁴⁶ История второй мировой войны 1939–1945 гг. В 12-ти т. Т. 5. М., 1975. С. 258–259.
- ⁴⁷ *Сталин И.* О Великой Отечественной войне Советского Союза. СПб., 2010. С. 79–86.
- ⁴⁸ Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12-ти т. Т. 1. М., 2011. С. 733.
- ⁴⁹ *Супрун М. Н.* Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997. С. 122.
- ⁵⁰ Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12-ти т. Т. 1. С. 734.
- ⁵¹ См.: Там же. С. 735–736.
- ⁵² *Сенявская Е. С., Литвиненко В. А.* Роль ленд-лиза и второго фронта во Второй мировой войне: мифы и реальность в историографии и политическом дискурсе // Былые годы. 2010. № 2. С. 51–52.
- ⁵³ *Шервуд Р.* Указ. соч. Т. 2. С. 626.
- ⁵⁴ *Stettinius E.* Lend-Lease: Weapon for Victory. N. Y., 1944. P. 228–229.
- ⁵⁵ Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12-ти т. Т. 1. С. 736.
- ⁵⁶ Великая Отечественная война 1941–1945. Военно-исторические очерки. В 4-х кн. Кн. 4. М., 1999. С. 217.
- ⁵⁷ *Herring J.* Aid to Russia 1941–1946. Strategy, Diplomacy, the Origins of the Cold War. N. Y., L., 1973. P. 293.