

на кансультацыю з вызваленай Польшчы і Лондана патрэбна было толькі тых дзеячаў, якія на справе імкнуліся ўсталяваць сяброўскія адносіны паміж Польшчай і Савецкім Саюзам.

Зразумела, што пры такім падыходзе не існавала ніводнага шанца трапіць у новы аб'яднаны урад ніводнаму прадстаўніку з апазіцыйнымі поглядамі, з поглядамі, якія б адрозніваліся ад савецкага пункту гледжання на тэрытарыяльныя межы Польшчы, яе грамадска-палітычнае ўладкаванне і палітычную будучыню польскага народа.

Па-сутнасці разглядаемы план рэарганізацыі і стварэння аб'яднанага ўрада Польшчы, у якім былі б прадстаўлены галоўныя слаі польскага грамадства і які ўзяў бы на сябе абавязак правесці ў вызваленай Польшчы свабодныя выбары пры ўдзеле ўсіх антынацысцкіх партый, савецкім урадам быў заблакіраваны. Больш таго, І. Сталін абвінаваціў У. Чэрчыля і Ф. Рузвельта ў дзейнасці па стварэнні польскага ўрада, ваража настроенага да СССР [1, с. 403].

Такім чынам, надзеі лідэраў ЗША і Вялікабрытаніі на адраджэнне суверэннай, незалежнай і свабоднай Польшчы пры ўмове, што яна будзе дружалюбнай у адносінах да Савецкага Саюза, не спраўдзіліся. У гэтай сувязі У. Чэрчыль з засмучэннем і прыкрасцю напісаў І. Сталіну 28 красавіка 1945 г. наступныя радкі: “Не асабліва ўтешльна заглядваць в будучее, когда Вы и страны, в которых Вы господствуете, плюс коммунистические партии во многих других государствах выстраиваются все по одну сторону, а те, кто объединяется вокруг народов, говорящих по-английски, и их союзников или доминионов – по другую сторону” [1, с. 407]. Магчыма, што гэтыя радкі азначаюць прадчуванне будучай “халоднай вайны”.

Источники и литература:

1. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : в 2 т. – Изд. 2-е. – М. : Политиздат, 1976. – Т. 1. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. – ноябрь 1945 г.). – 472 с.

2. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. : в 2 т. – Изд. 2-е. – М. : Политиздат, 1976. – Т. 2. Переписка с Ф. Рузвельтом и Г. Трумэнном. (авг. 1941 г. – дек. 1945 г.). – 327 с.

ПОСТАВКИ ИЗ США В СССР ПО ЛЕНД-ЛИЗУ В 1943–1945 ГОДАХ. ФАКТОРЫ РАСШИРЕНИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА

С.М. Монин (Москва)

Военно-экономическое сотрудничество СССР и США, пройдя в 1941–1942 годах этап становления и налаживания [3, с. 66–70; 4, с. 182–185], в 1943–1945 годах в целом успешно расширялось и крепло.

Оно развивалось на фоне военных побед антигитлеровской коалиции, начатых на рубеже 1942–1943 годов успехом англосаксов в Северной Африке и триумфом Красной Армии под Сталинградом.

Эти военные достижения были бы невозможны без должной экономической опоры. Советский Союз, в кратчайшие сроки эвакуировал огромные производственные мощности на восток, развернул их там и в целом примерно за год перевел свою экономику на военные рельсы. К концу 1942 года СССР уже превзошел Германию по выпуску военной продукции и продолжал наращивать производство. Но давалось это ценой колоссального напряжения сил и мобилизации всех ресурсов страны. Советским людям приходилось все туже затягивать пояса, экономя буквально на всем, своим беспримерным трудом обеспечивая выживание и укрепление своей страны и своей армии в ожесточеннейшем противостоянии со страшным врагом. В этих обстоятельствах военно-экономическая помощь от западных союзников – Великобритании, Канады, но особенно, конечно, от Соединенных Штатов – имела неоценимое значение.

Стойкость и мужество Советского Союза и его Красной Армии, принявших на себя основное бремя противоборства с Третьим рейхом, позволили Соединенным Штатам заняться перестройкой своей экономики и всего общества в соответствии с требованиями военного времени, но в относительно спокойной обстановке, когда их территории никто напрямую не угрожал, а пламя мировой войны полыхало где-то за океанами. Даже сражения на Тихоокеанском театре не опалили Западный берег США, а в достаточно масштабные и затяжные бои с вермахтом их войска вступили только летом-осенью 1943 года в Италии.

В политико-юридическом плане ленд-лизинг из США в СССР регулировался ежегодно подписываемыми протоколами. Вслед за Московским протоколом от 1 октября 1941 года (рассчитан на срок до 31 июня 1942 года) и Вашингтонским протоколом от 6 октября 1942 года (от 1 июля 1942 до 30 июня 1943 года) были подписаны Лондонский протокол от 19 октября 1943 года (на срок от 1 июля 1943 до 30 июня 1944 года) и Оттавский протокол от 17 апреля 1945 года (на срок от 1 июля 1944 до 30 июня 1945 года).

В советское время считалось, что общие расходы США по ленд-лизу составили 46 млрд долларов, при этом СССР получил продукции на 9,8 млрд долларов, тогда как Британская империя – на 30,3 млрд долларов [2, с. 400]. В современной литературе называются несколько иные цифры – США истратили 50,1 млрд долларов (около 610 млрд в ценах 2008 года), из которых на долю СССР пришлось 11,3 млрд долларов (примерно 138 млрд), а на долю Британской империи 31,4 млрд долларов (примерно 382 млрд). Помимо поставок из США, Советский Союз получил по ленд-лизингской схеме из Великобритании товаров на 1,7 млрд долларов, а из Кана-

ды – на 200 млн долларов. Таким образом, общая сумма всех поставок в СССР по ленд-лизу составила 13,2 млрд долларов [1, с. 233].

При этом важно подчеркнуть, что первоначально (в 1941–1942 годах) поставки из США в СССР осуществлялись с перебоями, зачастую намного отставая от запланированного, с нареканиями по поводу качества, комплектности, сохранности продукции. В 1943–1945 годах картина была уже другая. Из-за океана практически безостановочно шел поток грузов самого разного предназначения. На период действия третьего и четвертого протоколов пришлось 57% всех грузов [1, с. 156]. По другим подсчетам, отгружено по стоимости – 74,6%, по объему – 74,3% (включая период с 1 июля по 15 сентября 1945 года) [5, с. 131].

Для советской стороны проблема была уже не в том, чтобы добиться поставок в срок и нужного качества и номенклатуры, а в том, чтобы правильно заказать продукцию, исходя уже не из потребностей текущего момента, а в более долговременной перспективе, захватывая даже послевоенный период.

Все эти изменения были вызваны действием, в частности, следующих факторов.

Победы Красной Армии под Сталинградом, а затем на Курской дуге и на Днепре убедили западных союзников не только в том, что СССР не рухнет и не запросит сепаратного мира, чего так опасались в Вашингтоне и Лондоне в начале войны. Советский Союз показал, что и при прежних поставках (может, даже и без них) он в состоянии не просто продолжать войну, а наступать и еще неизвестно, где его армия остановится. Оставлять его в роли единоличного победителя Третьего Рейха никак не входило в планы англосаксов. Надо было показать, что в успехах Красной Армии очевидна роль ленд-лизовских поставок союзников.

Конечно, Германия еще оставалась чрезвычайно сильна и опасна. Чтобы ее сокрушить, предстояло пролить очень много крови. Эту честь США и Британия готовы были доверить Советскому Союзу, а для этого можно было и увеличить поставки. Известны слова Г. Трумэна, занявшего Белый дом после смерти президента Ф. Рузвельта: «Деньги, истраченные на ленд-лиз, безусловно, спасали множество американских жизней. Каждый русский, английский или австралийский солдат, который получал снаряжение по ленд-лизу и шел в бой, пропорционально сокращал военные опасности для нашей собственной молодёжи».

В этой связи надо подчеркнуть, что основной проблемой в отношениях союзников по антигитлеровской коалиции в 1943 – начале 1944 года оставался второй фронт. Англосаксы продолжали тянуть с его открытием, и в качестве своего рода компенсации за его отсутствие готовы были пойти на увеличение потока ленд-лизовских грузов.

США быстро наращивали свой военно-экономический потенциал. Так, в марте 1943 года они производили вооружения почти в три раза больше

(в стоимостном выражении), чем год назад. Соответственно, это позволяло не только удовлетворять потребности собственных вооруженных сил, но и большие ресурсы направлять на помощь союзникам. Больше всего получала Великобритания, но заметно росли поставки и в Советский Союз.

В США были мобилизованы необходимые производственные мощности. Со стороны как поставщика, так и получателя отстроена и налажена инфраструктура для ленд-лиза: дороги, порты, аэродромы, склады, задействован морской, железнодорожный, автомобильный, авиационный транспорт.

Были отлажены маршруты движения ленд-лизских грузов. Наибольший поток шел через Тихий океан (47,1% за всю войну). Там американцы сражались с японцами, а потому перевозки могли осуществляться только судами под советским флагом, в том числе полученными по ленд-лизу. В конце 1942 – начале 1943 годов сюда начали переводить советские транспорты из Атлантики, где конвои все больше формировались из новых судов типа «либерти», за которыми старые советские пароходы просто не поспевали. В США постройка этих быстровозводимых судов (посекционный монтаж с применением сварки вместо клепки) была поставлена на поток. В 1943 году спускали по три штуки в день, а всего за годы войны ввели в строй около 2700 единиц. Таким образом, была решена проблема тоннажа, на нехватку которого ангlosаксы все время кивали при объяснении задержек с поставками в СССР.

Особенно разительные перемены произошли в так называемом Персидском коридоре, где соединялись морские, сухопутные и воздушные маршруты поставок в СССР. Первоначально, когда советские и британские войска в августе 1941 года вошли в Иран, предполагалось, что организовывать доставку грузов из портов Персидского залива через Иран в советские Закавказье и Туркмению или на Каспий будут прежде всего англичане. Они многое сделали, но сил у них не хватало. Со второй половины 1942 года обеспечение поставок взяли на себя американцы. Действуя с присущими им энергией и деловитостью, они добились очень многого. Были реконструированы или по сути построены заново иранские и иракские порты на берегах Персидского залива, Трансиранская железная дорога, соединявшая юг и север страны, шоссейные дороги, авто- и авиасборочные заводы.

В северной части Ирана соответствующие работы проводила и советская сторона. Она также реконструировала или строила порты на Каспии, поддерживала функционирование железных и шоссейных дорог, обеспечивала перегонку своим ходом самолетов и груженых ленд-лизской продукцией автомобилей на север, к своим границам.

Через Персидский коридор прошло 23,8% всех поставок в СССР в годы войны. При этом в 1943 году его доля составила 33,5%, в 1944 году – 28,8%, а в 1945 году – 1,2% (грузопоток был перенаправлен в освобожденные от гитлеровцев порты Черного моря) [5, с. 148, 195].

Чуть меньше – 22,6% – пришлось на долю самого известного широкой публике маршрута через северные (арктические, полярные) моря. Важнейшее значение для обеспечения безопасности проходивших по этим акваториям конвоев имели успехи западных союзников в Битве за Атлантику. В свое время со вступлением в войну Советского Союза ее масштабы расширились за счет Арктического театра военных действий. В 1941 году немцы, надеясь на успех своего «блицкрига», не обращали на него особого внимания. Но с начала следующего года, поняв, что война затягивается, а СССР получает через полярные моря весомую «подпитку», гитлеровцы сосредоточили на севере Норвегии серьезную группировку своих кригсмарине и люфтваффе для атак на идущие в Мурманск и Архангельск караваны торговых судов. Ожесточенное противостояние не только в Арктике, но и во всей Северной Атлантике стоило союзникам в том году огромных потерь (по некоторым данным, до половины торгового тоннажа). Однако с весны 1943 года произошел перелом в Битве за Атлантику в пользу союзников.

Совершенствовалась организация проводки конвоев. Суда с ленд-лизскими грузами из гаваней Восточного побережья США направлялись в Шотландию или Исландию (в июле 1941 года американские войска, сменив англичан, взяли остров под свой контроль). Там к ним присоединялись британские, советские транспорты и суда других стран. Формировались конвои, в которых, начиная с 1942 года, «американцы» составляли большинство.

В 1943–1945 годах в северные советские порты пришли 20 караванов (в 1943 году – 6, в 1944 году – 10, в 1945 году – 4). Первое время в конвой включались 6–10 судов, а к концу войны порой почти по полсотни, так что их приходилось делить на две группы. Усиливались возможности сил охраны, в частности, за счет включения в их состав.

Помимо большого числа гитлеровских подлодок в Арктике нашли свою могилу и последние крупные надводные корабли кригсмарине, которые немецкое командование еще надеялось использовать на союзнических коммуникациях. 26 декабря 1943 года в морском бою у мыса Нордкап был потоплен линкор «Шарнхорст», пытавшийся перехватить два конвоя (один шел в СССР, а другой обратно). 12 ноября 1944 года в норвежских фьордах авиацией был уничтожен самый сильный германский линкор «Тирпиц», некогда сыгравший свою роль в разгроме конвоя PQ-17.

По несколько процентов от всех поставок пришлось на маршруты через советскую Арктику (по сути, Северный морской путь) и – в конце войны – через Черное море. Существовали также два воздушных пути для перегонки самолетов своим ходом: Аляска – Сибирь (АЛСИБ) и трансатлантический (США – южная Атлантика – Африка – Персидский залив).

Безусловно, советская сторона только приветствовала наращивание потока ленд-лизских грузов, в которых она очень нуждалась. Но если в начале войны требовалось в первую очередь оружие, то примерно с 1943 года СССР стал все больше заказывать промышленное оборудова-

ние, транспортные средства, стратегическое сырье, продовольствие и другую продукцию, предназначенную уже не только для военных нужд. Все эти материалы были также необходимы для восстановления разрушенного войной народного хозяйства и для решения острых социальных проблем, в том числе связанных со снабжением населения.

Поставки из США в СССР по ленд-лизу имели огромное значение. Но как бы велики и разнообразны они не были, исход войны решался на поле боя. А там, в 1943–1945 годах, все более уверенно диктовала свою волю Красная Армия.

Источники и литература:

1. Бутенина, Н.В. Ленд-лиз: сделка века / Н.В. Бутенина. – М. : Изд. дом ГУ ВШЭ, 2004. – 311 с.
2. Великая Отечественная война 1941–1945: энциклопедия / редкол.: М.М. Козлов (гл. ред.) [и др.]. – М. : Сов. энциклопедия, 1985. – 832 с.
3. Монин, С.М. Американская программа ленд-лиза и распространение ее действия на СССР / С.М. Монин // Актуальные проблемы международных отношений и дипломатии (1918 г. – начало XXI в.) : материалы III Международной научно-практической конференции, Витебск, 17–18 мая 2018 г. / Витеб. гос. ун-т ; редкол.: А.П. Косов (гл. ред.) [и др.]. – Витебск : ВГУ имени П. М. Машерова, 2018. – С. 66–70.
4. Монин, С.М. Начало поставок из США в СССР по ленд-лизу (1941–1942 годы) / С.М. Монин // От Версаля и Веймара до образования двух Германий (ФРГ и ГДР), 1919–1949 гг.: Актуальные вопросы исторической германистики, отечественной и всеобщей истории, геополитики и международных отношений, социально-гуманитарных наук и права : материалы международной научной конференции, Витебск, 3–4 окт. 2019 г. / Витеб. гос. ун-т ; редкол.: В.А. Космач (гл. ред.) [и др.]. – Витебск : ВГУ имени П.М. Машерова, 2019. – С. 182–185.
5. Рыжков, Н.И. Великая Отечественная: ленд-лиз / Н.И. Рыжков. – М. : Экономическая газета, 2012. – 439 с.

ВОЕННО-СТРАТЕГИЧЕСКИЕ И ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ ИСТОКИ ОПЕРАЦИИ «ФРЕНТИК»

Д.А. Лобода (Полтава)

В наши дни всё более усиливается изучение истории войны 1939–1945 годов в русле регионального, краеведческого подхода. Новые исследования позволили «нарисовать картину» войны, которой видели ее рядовые участники, современники, города и села, ареной которой они были. В краеведческом контексте Полтавщина стала не просто ареной несколько боевых операций, а и «сценой», где неоднократно «выступали» ее главные герои в прямом и переносном смысле. Среди событий – трагедия армии Кирпоноса в Шумейковом урочище, визит Адольфа Гитлера в Полтаву в 1942 году для решения судьбы Сталинграда и, напоследок, совместная советско-американская военная операция «Френтик».