

Міністерство освіти і науки України
Сумський державний педагогічний університет імені А.С.Макаренка
Кафедра всесвітньої історії, міжнародних відносин та методики
навчання історичних дисциплін

Алексенко Андрій Віталійович

**Ленд-ліз як елемент зовнішньої політики Сполучених Штатів
Америци під час Другої Світової війни**

Напрямок підготовки 014.03 Середня освіта (Історія)

Галузь знань : 01. Освіта

Кваліфікаційна робота
на здобуття освітнього ступеня магістр

Науковий керівник
_____+_____Михайличенко О.В.
доктор історичних наук, професор
кафедри всесвітньої історії,
міжнародних відносин та методики
навчання історичних дисциплін
«__»_20_____року

Виконавець

_____Алексенко А.В.
«__»_____20__року

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА	7
РОЗДІЛ 2. АМЕРИКАНСЬКІ ПОСТАВКИ МАЙБУТНІМ КРАЇНАМ-СОЮЗНИКАМ ДО ПРИЙНЯТТЯ ПРОГРАМИ ЛЕНД-ЛІЗУ	21
РОЗДІЛ 3. РОЗГОРТАННЯ КАМПАНІЇ ЛЕНД-ЛІЗУ ТА ПОЧАТОК ПЕРШИХ ДОСТАВОК	27
3.1. Поставки по програмі ленд-лізу до Китаю	39
3.2. Поставки до Радянського Союзу за програмою ленд-лізу	43
3.3. Допомога країнам Океанії та Азії	51
РОЗДІЛ 4. “ЗВОРОТНІЙ ЛЕНД-ЛІЗ” ТА СПІЛЬНІ ОПЕРАЦІЇ З КРАЇНАМИ-СОЮЗНИКАМИ	55
ВИСНОВОК	65
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	67

Вступ

Актуальність теми дослідження.

Безумовно найважчим часом майже для всього населення Землі в двадцятому столітті, звісно ж, став період з 1939 по 1945 рік, а саме події Другої Світової війни. Беззаперечно, залишилося безліч епізодів, подій, історичних фактів, імен і подвигів, про які ще до сих пір ніхто не знає. Майже ніхто і в майбутньому не знав би, якщо б про це не розказали ще живі учасники тих подій, люди, які власними очима бачили те, про що ми можемо прочитати лише в книжках.

Сама по собі ідея допомоги країнам, які були вимушені дати бій нацистській Німеччині, з'явилася в міністерстві фінансів Сполучених Штатів Америки восени 1940 року, коли юрисконсульти цього міністерства Е.Фолі і О.Кокс виявили в архівах закон 1892 року, прийнятий ще за часів президентства Бенджаміна Гаррісона. Власне в цьому законі чорним по білому зазначалося, що «коли на розсуд президента це буде в інтересах держави, він має право здавати в оренду на строк не більше п'яти років власність армії, якщо в ній не потребує країна». Відповідно, на підставі своєї знахідки Фолі і Кокс підготували білль, тобто законопроект про ленд-ліз, який власне в січні 1941 року і внесли до Конгресу США Палата представників і Сенат, його досить швидко затвердили, і вже 11 березня 1941 року його підписав президент. Так цей проект став законом США.

Тобто мається на увазі, що президент США в разі необхідності міг передавати, обмінювати, здавати в оренду, позичати або постачати в інший спосіб військові матеріали або військову інформацію урядові будь-якої країни, якщо її «оборона проти агресії життєво важлива для оборони Сполучених Штатів». Країни, які одержували допомогу по ленд-лізу, підписували з США двосторонні угоди, в яких передбачалося, що матеріали, знищені, втрачені або спожиті під час війни, не підлягають після її закінчення ніякої оплати. Що залишилися після війни матеріали, придатні для громадянського споживання,

повинні були бути сплачені повністю або частково на основі довгострокових американських кредитів, а військові матеріали США могли зажадати назад.

Актуальність теми даного дослідження обумовлюється в наші дні тим, що з кожним роком широкому загалу внаслідок закінчення терміну секретності в архівах відкривається все більше тих цифр та фактів, які знаходились під грифом «цілком таємно» протягом десятків років, оскільки саме вони показують повну реальну картину значення ленд-лізу та дають відповіді на багато питань, які змушують дискутувати істориків протягом ось вже 75 років, і нові отримані факти та цифри лише збільшують інтерес до даної проблеми. Також не можна заперечувати той факт, що дивлячись на політику та стратегію Сполучених Штатів Америки часів надання допомоги по ленд-лізу та протягом всієї Другої світової війни загалом, деякі сучасні країни могли б дещо навчитися та в певній мірі перейняти досвід організації та проведення власної економічної політики по відношенню до країн, які потребують певної матеріальної допомоги.

Поставки по ленд-лізу здійснювалися Сполученими Штатами Америки в країни-союзниці по антигітлерівській коаліції в часи Другої світової війни. Допомога надавалася урядам 42 країн (включаючи Великобританію, СРСР, Китай, Австралію, Бельгію, Нідерланди, Нову Зеландію і ін.) і до кінця війни склала в грошовому еквіваленті приблизно 48 мільярдів доларів.

Мета даного дослідження полягає в розкритті основних подій та наслідків, які відбувалися в період ленд-лізу.

З висвітленої вище мети передбачається вирішення наступних **завдань** :

1. Висвітлити історіографію з даного питання;
2. Дати характеристику першим замовленням на поставки за програмою ленд-лізу;
3. З'ясувати основні моменти розгортання кампанії ленд-лізу та початку повномасштабних поставок за нею;
4. Виокремити ключові етапи поставок за програмою ленд-лізу до Китаю, Радянського Союзу, країн Океанії та Азії;

5. Вияснити ключові моменти «зворотнього ленд-лізу» та спільних операцій з країнами-союзниками.

Об'єктом вивчення даного дослідження виступає політика ленд-лізу як форма військово-економічної допомоги країнам-союзницям під час Другої світової війни.

Предметом дослідження є суть і зміст економічної допомоги за програмою ленд-лізу країнам-союзникам Сполучених Штатів Америки під час Другої Світової війни, зокрема, причини, передумови і етапи реалізації поставок за програмою ленд-лізу, значення цих поставок та результати, які були досягнуті в результаті цієї програми допомоги.

Хронологічні межі роботи : період з 1941 по 1945 рр. По суті поставки завершилися , коли в них зникла необхідність, проте виплати країнами-одержувачами допомоги тривали ще не один десяток років.

Територіальними межами даного дослідження виступають Сполучені Штати Америки, СРСР, Велика Британія, Франція та країни Океанії та Азії.

В процесі дослідження даної проблеми було використано ряд **методологічних принципів** , серед яких основними є принцип наукової об'єктивності та принцип історизму. Крім цих принципів в процесі дослідження питання також використовувалися різноманітні методи, такі як метод індукції та дедукції, структурно-системний метод, також хронологічний та порівняльно-історичний методи та в ході роботи було також застосовано статистичний аналіз.

Наукова новизна даного дослідження полягає в тому, що:

Було вперше так детально висвітлено питання відносин США з Китаєм по поставкам за програмою ленд-лізу, а саме труднощі, які виникали при транспортуванні допомоги, та яких заходів довелося вжити китайському керівництву, щоб отримувати цю допомогу без серйозних перешкод.

Також в ході роботи було встановлено, яку реакцію в світі викликала новина про запровадження ленд-лізу та які результати дала ця програма в перші тижні її безпосередньої дії.

Практичне значення одержаних результатів. Матеріали даного дослідження цілком можуть бути використаними при вивченні даної теми в 11 класах на уроках всесвітньої історії в школі, також безумовно у навчальних закладах професійної та фахової освіти з даної теми та в навчальному процесі для студентів вищих навчальних закладів.

Апробація результатів та публікації. Апробація даного дослідження була здійснена на IV Міжнародній науковій конференції «Історико-краєзнавчі дослідження: традиції та інновації» 28-29 листопада, 2019 року: Алексенко Андрій Віталійович. Ленд-ліз як елемент зовнішньої політики Сполучених Штатів Америки під час Другої Світової війни// Історико-краєзнавчі дослідження : традиції та інновації: IV Міжнародна наукова конференція. Суми, 2019.

Також апробація даного дослідження відбулась на VII Всеукраїнській науково-практичній конференції: «Актуальні питання методики викладання суспільних та гуманітарних дисциплін в умовах розбудови сучасної школи» 24-25 березня 2020: Ленд-ліз як елемент зовнішньої політики Сполучених Штатів Америки під час Другої Світової війни // «Актуальні питання методики викладання суспільних та гуманітарних дисциплін в умовах розбудови сучасної школи»: VII Всеукраїнська науково-практична конференція. Суми, 2020.

Структура роботи. Дана наукова робота має наступну структуру: вступ, чотири розділи, висновки та список використаних джерел та літератури.

Розділ 1. Історіографія та джерельна база

Незабаром після початку дії програми з'явилися статті в газетах і академічних журналах, де обговорювалися природа, цілі і можливі наслідки програми поставок. З 1944 року починають публікуватися монографії по темі програми ленд-лізу, особливо слід виділити роботи Е. Стеттніуса, А. Гейера, мемуари політиків, відповідальних за виконання програми, замітки дипломатів, журналістів і політиків, зокрема У. Керра, Дж. Діна, А. Якоба, Дж. Девіса, У. Уілкі, Г. Арнольда, У. Уайта, які, безсумнівно, становлять велику історіографічну цінність.

Ключовою рисою англо-американської історіографії ленд-лізу на даному етапі стала орієнтація на роз'яснення та обґрунтування сенсу програми, вигоди для її ініціаторів і донорів. Такий раціональний підхід був необхідний для успішного виконання програми ленд-лізу і досягнення спільної мети перемоги, з огляду на сильні антирадянські настрої і високий рівень недовіри до радянського союзника, як в США, так і в Великобританії, величезні фінансові витрати на здійснення програми, а також політичні та соціально-економічні особливості США і Великобританії [51, с.55].

Для даного етапу характерний досить широкий спектр тем освітлення програми ленд-лізу, деталізація номенклатури поставок, детальний аналіз її причин, механізму і можливих наслідків. У більшості робіт, зокрема в роботах Ю. Росту, Ю. Стейлі, Е. Стеттніуса, Р. Шервуда, програма ленд-лізу розглядалася як ефективний засіб ведення війни, єдино можливим в умовах, що склалися. Крім того, визнавалося важливе стратегічне значення програми, усвідомлення якого змінювалося з часом по ходу розвитку положень на фронтах, у відносинах з Радянським Союзом, залежало від політичної орієнтації авторів. З економічної точки зору, ленд-ліз, на думку Ю. Росту і ряду інших дослідників, був нетрадиційною формою капіталовкладення, найбільш ефективний засіб фінансування військових витрат союзників з

метою скорочення валютного обороту і видалення «фінансових перешкод для ведення війни».

Британський політик Л. С. Емері розглядав ленд-ліз як «економічну угоду», метою якої був найм Сполученими Штатами інших держав для забезпечення власної оборони. Дж. Дін, У. Дибольд, Е. Стеттиниус, І. де Вее та інші підкреслювали надзвичайний характер програми ленд-лізу, дія якої було обмежена періодом продовження війни. Проте, різке припинення поставок після перемоги над Німеччиною викликало розгубленість і розчарування у британських політиків, що знаходить відображення в британській історіографії, зокрема в роботі Л. С. Емері.

Для цього етапу характерна тенденція нейтралізувати і пом'якшити спірні аспекти та теми співпраці, прагнення зрозуміти союзника, мотиви його поведінки.

Важливе місце в історіографії цього періоду займала тема образу радянського союзника. Її обговорення можна знайти в роботах Дж. Діна, А. Якоба, Дж. Девіса, У. Керра. Спостерігалось значне поліпшення іміджу радянського союзника. Як компроміс з пам'яттю минулих років створювався його подвійний образ: позитивний образ народу і негативний образ режиму, що зберігається і надалі. Підкреслювалося значення програми ленд-лізу для поліпшення взаєморозуміння між союзниками [7,с.28].

Е. Стеттиниус, Р. Шервуд, А. Ф. Пламтр, Дж. Килим, І. де Вее, Ю. Стейлі, А. Апгрін і інші дослідники відзначали внесок програми ленд-лізу, як в розвиток економіки окремих її учасників, так і міжнародної торгівлі в цілому. Ряд авторів, зокрема А. Хеннінг, Дж. Кенеді, Р. Шервуд, розглядали програму ленд-лізу як «типову ідею Нового Курсу Рузвельта».

На заключному етапі війни, збільшується значимість питання про розрахунки по ленд-лізу. Поступово воно набуває відтінок політичної дискусії, що переростає в суперечку про внесок держав в перемогу.

В другій половині 1940-х-другій-половині 1960-х років політизація обстановки і посилення антикомуністичних настроїв привели до політизації

питання про значення ленд-лізу, який як засіб ведення війни і значимий аспект співпраці між колишніми союзниками став частиною дискусії про причини післявоєнного конфлікту і перспективи відносин з СРСР.

Відбувалася зміна акцентів у висвітленні програми ленд-лізу і її значення. Велика увага приділялася політичній складовій програми, правомірності допомоги та політики прихильників «Нового Курсу», впливу допомоги по лендлізу на поширення комунізму і посилення Радянського Союзу. В американській історіографії актуалізувалася дискусія між двома основними напрямками: ревізіонізм (більш емоційне), серед представників якого можна назвати Ч. Бірда, Г. Барнса, В. Чемберлена, С. Танзи, статті в газеті «Chicago Tribune», і помірне (більш зважене), представники якого Дж. Кеннан, А. Ведемайер, У. МакНейлл, У. Вільямс, Л. Гарднер, Л. Роуз, як правило, дотримувалися теорії політичного реалізму в міжнародних відносинах. З'являється крайнє думка: тема «супер-ленд-лізу» - використання радянської стороною поставок і співпраці за програмою ленд-лізу для отримання секретних відомостей і сировини для створення атомної бомби. Дана тема розроблялася в роботі Дж. Джордана. Для більш поміркованої позиції характерно почуття розчарування і образи за довіру, виражене Радянському Союзу в роки війни, критика того, що Рузвельт не використав ленд-ліз в належній мірі як засіб політичного тиску для отримання концесій і політичних поступок з боку СРСР. Аналогічна критика британського уряду періоду Другої світової війни існувала в британській історіографії, зокрема в роботах Г. Ісмей, І. Кемпбелла і Д. Макінтайер [18,с.31].

Для історіографії початкового періоду холодної війни ставали типовими уявлення про ленд-ліз як про величезну, щедру допомогу невдячному, похмурому Радянському Союзу. Більш негативний образ радянського союзника був характерний для британської історіографії. Зміна політичної ситуації всередині США, початок відлиги у відносинах з Радянським Союзом призводять до пом'якшення основних висновків і тону викладу проблеми вже

в другій половині 1950-х рр. Проте, напрямки дослідження допомоги по ленд-лізу, задані на даному етапі, повністю ніколи не зникають.

Під впливом ряду внутрішньо- і зовнішньополітичних чинників в американській історіографії кінця 1960-х – початку 1970-х рр. спостерігався зрушення в бік спроби більш об'єктивно оцінити роль лендлізу і внесок кожного союзника в перемогу. Більш помітні зміни швидше стосувалися політичного значення військово-економічної допомоги і союзницьких відносин в роки війни і післявоєнного десятиліття. У британській історіографії зміни відбувалися дещо пізніше, в кінці 1970-х рр. і, більш радикально, у другій половині 1980-х рр. з початком перебудови в Радянському Союзі [36,с.41].

Незважаючи на окремі зміни, в цілому, ленд-ліз продовжував розглядатися в рамках дискусії про причини холодної війни. Такий підхід до висвітлення програми зберігся аж до початку 1990-х рр. Відмінною особливістю кінця 1960-х - початку 1970-х рр. американської історіографії стала суперечка між неоревізіоністами і реалістами, представники яких Дж. Гаддіс, А. Улам, Л. Роуз, як і на попередньому етапі, виходили з теорії політичного реалізму в своїх судженнях про політику США по відношенню до СРСР в роки війни. Неоревізіоністи Г. Уїдливо, Т. Патерсон переносили провину за розв'язання війни на США, стверджуючи, що спроби Сполучених Штатів витіснити Радянський Союз з його природною сфери інтересів і зони безпеки викликали контрреакція і спровокували загострення конфлікту. Різка припинення поставок по ленд-лізу розглядається як подібна провокація, ленд-ліз - як засіб політичного тиску. найбільш радикальні неоревізіоністи, зокрема Г. Колко, посилювалися на саму природу капіталізму як основу післявоєнного конфлікту. Подібна точка зору, проте, незабаром була піддана критиці. Її прихильники залишалися в меншості[11,с.55].

Більш типовим для даних років і наступних десятиліть є пошук більш об'єктивних методів оцінки ленд-лізу: американські історики Дж. Херрінг, Р. Лукас, М. Штолер, А. Шлезінгер, Г. ван Тулл, британські дослідники Дж.

Робертс, Д. Рейнольдс, М. Фолі, М. Китчен, Р. Вудман і інші приділяють багато уваги аналізу мотивів здійснення програми і припинення поставок, звертаючись до точок зору і положень військових років, пропонуючи враховувати особливості політичних систем країн-учасниць коаліції, принципів та інтересів їх внутрішньої і зовнішньої політики, особливо їх соціально-економічного розвитку. Розвиток такого підходу призводить до появи іншої характерної точки зору, висловленої ще у воєнні роки: нерозуміння політики і принципів стратегії, мотивів іншого боку і небажання зрозуміти, відсутність почуття реальності, як підкреслював А. Шлезінгер, неминуче приводили до зіткнення різних концепцій зовнішньої політики і бачень післявоєнного світу, посилення взаємних підозр і наростання конфлікту між союзниками. Його позицію поділяють і сучасні британські дослідники Д. Рейнольдс і Дж. Робертс, підкреслюючи значну роль самих особистостей лідерів альянсу і імпровізації.

Автори, в цілому, приходять до того ж висновку, який був зроблений в роботах про ленд-ліз періоду Другої світової війни: американські дослідники А. Перлмуттер, Р. Поленберг, Р. Лукас, британські дослідники Д. Рейнольдс, Ф. Каплан і Дж. Кюрі та інші розглядають ленд-ліз як унікальний інструмент ведення війни без прямого збройного втручання, підкреслюючи стратегічне значення програми; американські дослідники Р. Мантінг, Б. Сміт, Г. ван Тулл, британський дослідник М. Харрісон підкреслюють, що ленд-ліз був широкомасштабну програму соціально-економічного розвитку країн-учасниць; Г. ван Тулл, Дж. Еріксон відзначають, що ленд-ліз був сполучною ланкою військової коаліції.

Співпраця США та Великобританії з СРСР за програмою ленд-лізу в роки Другої світової війни не була спеціальним предметом дослідження в радянській історіографії. В умовах необхідності ідеологічного захисту існуючого в країні ладу неувага до програми, яка в цілому не була прикладом могутності радянської держави, мужності його народу, самодостатності і могутності соціалістичної системи, зберігалася аж до початку 1990-х рр. Крім

політичних існували також інформаційно-технічні обмеження для розвитку історіографії ленд-лізу [5,с.38].

Радянська історіографія ленд-лізу представляла собою, головним чином, суперечка з зарубіжної історіографією. Дослідники зверталися до теми поставок Радянському Союзу не безпосередньо, тобто не в історичних працях, а в дослідженнях по суміжних дисциплін, економіці та зарубіжної історіографії. Це було своєрідним протестом, який знаходить вираз у конформізмі з системою.

Радянська історіографія ленд-лізу періоду Другої Світової війни була представлена, головним чином, невеликими статтями в газетах, таких як «Правда», «Известия» і журналах, зокрема «Спутник агітатора», «Більшовик», де дана тема розглядалася трохи докладніше. Можна назвати статті С. Вишнева, Ш.Ліфа, В. Лана, Г. Васецький. Орієнтиром і ідеологічною основою всіх робіт військового часу і післявоєнного десятиліття був збірник наказів і виступів Й. Сталіна «Про Велику Вітчизняну війну Радянського Союзу», який вперше був опублікований в 1942 році. Позиція Сталіна вплинула і на подальшу вітчизняну історичну науку.

Так як мова в даному випадку йде про міжнародні відносини, можна очікувати, що історіографія ленд-лізу як «механізм державно-партійної системи» повинна була виконувати, як зовнішньо-, так і внутрішньополітичну функцію. Зовнішньополітична роль полягала в наданні певного впливу на союзників, тому інтенсивність і тональність висловлювань про програму змінювалися в залежності від ситуації на фронті та відносин між союзниками; внутрішньополітична - в освітленні поточної ситуації, і, перш за все, в мобілізації та згуртуванні населення через його натхнення, що було особливо важливо в умовах війни. Тому висвітлювався, як правило, сам факт допомоги як підтримка союзних держав, що було необхідно в певній мірі для підтримки морального духу населення, а також героїчні аспекти програми ленд-лізу (наприклад, Північний морський маршрут поставок). В умовах міфологізованості свідомості більшості населення в силу низького рівня

освіти та / або під впливом пропаганди і його мілітаризації, як надлишок, так і недолік інформації могли приводити до негативних для режиму наслідків. Тому про ленд-ліз говорилося тільки в загальному і досить стримано, інформація дозувалася.

При висвітленні ленд-лізу приділялася увага образу союзника. Створювався подвійний образ західних союзників, що в більшій мірі було результатом державної пропаганди. При аналізі історіографії ленд-лізу слід враховувати також вплив суб'єктивного фактора, психологічну реакцію на ситуацію[13,с.87].

Аналіз спогадів учасників війни, зокрема А. Г. Головки, Л. І. Зоріна, Н. Г. Кузнєцова, А. Покришкіна, Г. Г. Полякова, І. Д. Папаніна, Н. Харламов, Г. К. Жукова і інших, дозволяє зробити висновок про те, що ставлення до постачання союзників, як і до самих союзників, було не однозначним, що було багато в чому пов'язане і з відсутністю необхідної інформації і нерозумінням сенсу програми ленд-лізу. В цілому, позитивна оцінка значення поставок поєднувалася з недовірою до союзників, що поширювалося і на саму програму.

Підкреслювалося, що союзники в порівнянні із зусиллями СРСР робили недостатньо. Викликало невдоволення недостатній тоннаж і якість поставок.

Із закінченням війни і зміною міжнародної ситуації починає змінюватися і ставлення до ленд-лізу. Перші роботи, в яких зачіпалася тема ленд-лізу, були опубліковані вже в кінці 1940-х рр. Вони були написані політиками та офіційними особами, які були безпосередніми учасниками програми і мали даними по поставкам, або мали доступ до інформації, в тому числі до зарубіжної літератури. Ці роботи дали певну установку для наступних дослідників. Хоча, в окремих роботах, зокрема К.І. Лукашова, ленд-ліз розглядався як важлива зброя в боротьбі над спільним ворогом, в цілому, підкреслювалося несумісність зусиль СРСР і західних союзників. Н.А. Вознесенський в своїй роботі «Військова економіка СРСР в період Вітчизняної війни» визначив питому вагу поставок по відношенню до

вітчизняного виробництва військового часу в 4%. Дана цифра залишається незмінною для всієї радянської історіографії ленд-лізу. К. І. Лукашев, М. А. Вознесенський, Дипломатичний словник під редакцією А. Я. Вишинського розглядали поставки як частина зовнішньої торгівлі СРСР. У той же час, про ленд-ліз говорилося як про систему, яка діяла в імперіалістичних і експансіоністських інтересах США не тільки в роки війни, але і після неї.

У першій половині 1950-х рр. тема поставок практично не досліджувалася. У ряді робіт можна знайти згадку про постачання без будь-якого детального аналізу їх значення. Типовими в цьому плані можуть бути роботи Б. С. Тельпуховский, Ф. Д. Воробйова і В. М. Кравцова, Д. Кукіна [22,с.45].

Дещо по-іншому представлені поставки в військових спогадах радянських людей, опублікованих за кордоном, зокрема Г. П. Климова, військового журналіста М. Соловйова. Цінність даних джерел полягає в тому, що автори розкривають морально-етичне значення союзницької допомоги, хоча, в цілому, і не дають детальний аналіз значення поставок.

В другій половині 1950-х-середині 1960-х років обговорення теми поставок пожвавилася, що було пов'язано із загальним пожвавленням досліджень в історичній науці, зокрема в області вивчення Великої Вітчизняної війни. Варто зазначити, що М. С. Хрущов висловлював досить ліберальне ставлення до теми значення допомоги, що чітко виражається в його спогадах: критикуючи Сталіна, він критикував і його страх визнати значущість допомоги. В кінці 1950-х - початку 1960-х рр. стала знову актуальна тема боргу по ленд-лізу в зв'язку з поновленням переговорів по врегулюванню боргу і торгових відносин між СРСР і США [45,с.72].

У своїх роботах багато радянських істориків і економістів, зокрема Г. А. Деборин, Л. Н. Іванов, Н. Іноземцев, В. Л. Ізраелян, спиралися на велику кількість зарубіжних робіт. Узагальнюючі роботи і колективні монографії з історії Другої Світової війни, роботі радянського тилу і військової економіки СРСР, дипломатичної історії періоду війни, опубліковані в кінці 1950-х -

першій половині 1960-х рр. в, містять багатий фактичний матеріал. Ключовою роботою на даному етапі була шеститомна Історія Великої Вітчизняної війни Радянського Союзу 1941-1945рр. У ній, як і в вище названих роботах, детально висвітлюється політичний аспект відносин між союзниками в роки війни, публікуються нові дані по військовій промисловості СРСР і обсягам окремих категорій поставок. Слід також відзначити роботи Г. І. Шігаліна, У. Г. Чернявського, М. П. Ліпатова по окремим аспектам військової економіки СРСР. Можна виділити роботу Б. А. Вайнера, що містить окремі відомості про постачання союзників для Північного флоту СРСР.

Все більше уваги приділялося економічному аспекту ленд-лізу: Г. А. Деборин, Н. Іноземцев визначали ленд-ліз як одну з форм економічного співробітництва. Економічний аспект ленд-лізу розглядався, в основному, на прикладі американської допомоги США Великобританії або в рамках вивчення американсько-канадських відносин в роки війни. Дана тенденція зберігалася аж до 1980-х рр. На прикладі США і Великобританії розкривався вплив програми ленд-лізу на розвиток економіки країн-учасниць програми.

В цілому, не дивлячись на наявність нових даних по військовій економіці СРСР, появи великої кількості зарубіжної літератури, ніхто не наважувався оскаржити існуючі установки. Основна увага, як і раніше, приділялася політичному аспекту допомоги. Підкреслювався прагматизм в намірах і діях союзників, що контрастувало з позицією СРСР, метою якого завжди було досягнення миру і «Забезпечення мирних умов для побудови соціалізму і комунізму в нашій країні »,« утвердження принципів мирного співіснування », як підкреслював А. А. Громико в своєму виступі на ХІХ сесії ГА ООН 7 грудня 1964 р.

Період радянської історіографії ленд-лізу другої половини 1960-х-кінця 1980-х років важко оцінити однозначно: з одного боку тривало закономірне накопичення знань, з іншого відбувалося посилення цензури і подальша консервація основних установок про значення ленд-лізу. Дана ситуація, усвідомлення необхідності переосмислення минулого, на думку ряду сучасних

історіографів, призвело до кризи історичної науки, в тому числі історіографії ленд-лізу, що було пов'язано і зі зростаючою кризою в суспільстві в цілому [62,с.83].

Врегулювання питання боргу по ленд-лізу в 1972 році дещо зняло напруженість навколо теми союзних поставок. Досить часте згадування теми, зокрема в 12-томній історії Другої світової війни, не давало повного уявлення про програму.

Основною формулою, характерною для даного етапу стала наступна: «допомога союзників зіграла позитивну роль в боротьбі нашого народу з гітлерівськими загарбниками, але її питома вага була невеликою ». Дана позиція чітко простежується в роботах В. Л. Ізраєляна, Л. В. Поздєєва, А. А. Громико, Л. М. Чузавкова, Б. С. Тельпуховського та Г. А. Деборина[55,с.36].

Все більше уваги приділяється економічним значенням ленд-лізу. Висновки про економічне значення програми ленд-лізу, зроблені в дослідженнях Л. В. Поздєєва, Л. М. Чузавкова, А. А. Громико, В. І. Золотарьова, в п'ятому томі семитомної «Історії соціалістичної економіки СРСР», багато в чому нагадували висновки зарубіжних дослідників. Підкреслювалося значення американських поставок для економіки Англії, США і Канади, розвитку зовнішньої торгівлі цих країн і світової торгівлі в цілому. Значним кроком вперед в розумінні природи програми ленд-лізу стало те, що ленд-ліз починає сприйматися як комплексна програма, а не тільки як окремі поставки. У ряді робіт, в тому числі в шостому томі 12-томної історії Другої світової війни, згадувалося про те, що ленд-ліз сприяв придбанню нових знань і досвіду, але дана тема не отримала подальшого розвитку. В. І. Золотарьов, як найбільш істотними визнавав поставки озброєння, боєприпасів, медикаментів, сировини та інших військово-стратегічних матеріалів і продовольства. В історії Другої світової війни, дослідженнях Л. В. Поздєєва наголошувалося на важливості поставок різних матеріалів для забезпечення військ і їх тилів автотранспортом, горючими і мастильними матеріалами. Проте, основна увага зосереджувалась на постачанні озброєння і військової

техніки; про значення ленд-лізу для відновлення і функціонування економіки СРСР або замовчувалося, або говорилося дуже коротко. Невивченими залишалися такі питання, як транспортні проблеми на шляхах проходження поставок по ленд-лізу, морально-етичне значення ленд-лізу, значення послуг, наданих по ньому. Якість союзної бойової техніки, як правило, визнавалася невисокою, що переносилося на якість матеріалів в цілому.

Основна увага як і раніше приділялася політичному аспекту програми і її стратегічним значенням. Недопоставки, припинення допомоги після війни пояснювалися політичними мотивами союзників.

Важливу історіографічну роль відіграють спогади учасників війни, активна публікація яких здійснювалася з кінця 1960-х років. Спогади Г. К. Жукова, Н. Харламова, Ф. Голікова, І. Папаніна, Н. Кузнєцова, Л. Зоріна та інших об'єднує ідея про те, що завдяки мужності і самовідданості радянського народу була досягнута перемога. Їх публікація відповідала загальній установці часу: на прославлення ролі народу в перемозі, «свідомості мас», яка, як писав Б. С. Тельпуховський, була «нашою ідейною зброєю» в розгромі нацизму. Крім політичного аспекту відносин між союзниками, в спогадах докладно відображені ставлення населення і учасників програми до союзників і постачання, важкі умови по прийому товарів і організації роботи на маршрутах поставок.

Тематика публікованих спогадів розкриває пріоритети керівництва країни і відображає її ідеологію. Традиційно найбільш повно був представлений Північний маршрут, так як саме цей маршрут був «трасою мужності», як назвав його І. Майський, прикладом героїзму радянських людей. Інші маршрути - Іранський, авіаційний маршрут Аляска-Сибір висвітлювалися в значно меншому ступені. Тема поставок по Тихоокеанському маршруту, як і раніше, практично не була розкрита.

До кінця 1980-х рр. радянська історіографія ленд-лізу виявилася в стані усвідомлення необхідності і певному очікуванні змін як наукових, так і політичних, що дозволило б розширити джерельну базу, тематику досліджень

і дало б можливість розвивати нових тенденцій подальших досліджень ленд-лізу [37,с.61].

В період сучасної російської історіографії, в міру зменшення впливу політичного впливу, соціальна складова історичної науки, тобто її реакція на суспільні зміни, стає більш очевидною. Для даного етапу характерна велика кількість публікацій різних за жанром, якості і тематиці досліджень, детальна проробка деталей окремих поставок, шляхів доставки, механізмів здійснення і аспектів допомоги, плюралізм думок, що відображає загальну лібералізацію думок, що отримала розвиток в російському суспільстві на даному етапі. Офіційні установки і ідеологічні рамки досліджень відносин між союзниками, характерні для попереднього етапу не зникають повністю: вони впливають на дискусію, продовжуючи залишатися опорними пунктами, навколо яких дослідники вибудовували свої аргументи. Осмислення досвіду радянської історіографії призводить до діалогу між двома етапами, який зберігається протягом усього сучасного етапу розвитку історіографії ленд-лізу.

Період радянсько-російської історіографії кінця 1980-х-початку 1990-х років можна було назвати перехідним і він об'єднував риси попереднього етапу і нові тенденції. Погоджуючись з думкою деяких історіографів, слід зазначити, що з одного боку, політичний фактор не дозволяв координально поміняти наявні висновки і установки, з іншого боку здійснювалися спроби подолати ізольований погляд на війну. Тут слід виділити статтю П. С. Петрова, збірник статей під редакцією О. А. Ржешевського, збірники статей та спогадів учасників програми лендлізу під редакцією М. Н. Супруна, Е. Г. Аушева і Р. В. Горчакова. В цілому, в кінці 1980-х - початку 1990-х рр. була проведена масштабна робота по залученню інтересу до проблеми поставок по ленд-лізу, самій програмі, намічені майбутні напрямки досліджень [3,с.53].

Перша половина 1990-х рр. характеризувалася подальшим збільшенням уваги і інтересу до теми програми ленд-лізу. Ленд-ліз стає спеціальною темою досліджень. Для даного етапу в цілому характерна різноманітність жанрів робіт, пошук і розробка нових підходів. Характерною особливістю російської

історіографії лендлізу є публікація, головним чином, статей і збірок статей, присвячених окремим питанням програми ленд-лізу. Розробляються наступні напрямки досліджень: політичний аспект програми (найбільш загальний) аналізується в дослідженнях Л. В. Поздєєва, О. А. Ржешевського, Ю. В. Сигачева, С. Кудряшова; загально-економічне значення програми розглядають Н. В. Бутеніна, А. С. Орлов, В. П. Кожанов; роль окремих категорій товарів в забезпеченні боєздатності армії і функціонування економіки досліджують С. Харламов, І. П. Лебедєв, В. Р. Котельников, М. Н. Супрун, Р. І. Ларенц і інші; М. Ю. Френкель, А. В. Басов і Г. І. Гутенмахер, А. Х. Паперно, А. Ю. Котляров, С. В. Крилов у своїх дослідженнях висвітлюють шляхи доставки вантажів і умови їх здійснення; аналізується також значення послуг, наданих по ленд-лізу, співпраці щодо забезпечення цієї програми і обміну досягненнями наукової і технічної думки; І. П. Сакун, І. Е. Негенблія, А. Х. Паперно, Н. Л. Тудоряну висвітлюють участь конкретних людей в здійсненні ленд-лізу і його значення для них; проводиться дослідження мотивів поведінки союзників при здійсненні програми і співробітництва в цілому. Багато з робіт вище перерахованих дослідників представляють собою свого роду довідники з великою кількістю цифр і фактів. Окремо слід виділити спогади, інтерв'ю з учасниками війни, часто рядовими, що мали досвід роботи з ленд-лізовською технікою, вперше опубліковані в ці роки, і роботи, засновані на них. Дослідження В. Романенка, В. Р. Котлярова, спогади А. Фрейдсона, Н. Голоднікова і інших, є цінним джерелом технічних характеристик ленд-лізовської техніки [15,с.112].

Опубліковані монографії мають узагальнюючий характер, але також присвячені приватним аспектам програми. Тут слід зазначити роботи М. Н. Супруна, І. П. Лебедева, Н. В. Бутеніна, А. Х. Паперно, Ю. А. Барашкова. Дану особливість цілком можна пояснити зміною підходу до викладу і аналізу явищ, накопиченням і переробкою інформації, знайомством з підходами зарубіжних дослідників, пошуком і розробкою нових підходів до вивчення програми, для чого, безсумнівно, був потрібен час, зміною пріоритетів в історичній

російській науці і суспільстві в першій половині 1990-х рр., існуванням деякого побоювання «загальних форм» і формул, політичними установками.

Необхідність узагальнення матеріалу усвідомлюється в другій половині 1990-х рр. в зв'язку з його накопиченням, виробленням певних підходів і установок, з'являються історіографічні роботи. Історіографія ленд-лізу, в цілому, повторює риси її предмета дослідження - програми ленд-лізу, а саме: цілісність, багатоплановість, а також представляє собою форму міждержавних відносин, своєрідний міжкультурний діалог.

Історіографія ленд-лізу розвивається в руслі по-перше, англо-американської, радянської і потім сучасної російської історіографії. По-друге, вона відображає загальні напрямки розвитку світової науки в цілому і тенденції розвитку відносин між цими країнами. На її розвиток серйозний вплив надають, як внутрішньо, так і зовнішньополітичні події. З початку дії програми по теперішній час дискусія, пов'язана з розумінням ленд-лізу ніколи не припинялася. Інтенсивність переговорів, ступінь зацікавленості в діалозі і розумінні співрозмовника змінювалися циклічно, в залежності від відносин між країнами, які беруть в ньому участь.

Аналіз розвитку англо-американської, радянської та сучасної російської історіографії показує неможливість проведення незалежних один від одного досліджень і досягнення цілісного розуміння програми. Спроби здійснити незалежне вивчення програми ленд-лізу в умовах конфронтації привели до кризи і стагнації дослідження. Сплеск інтересу і прориви в дослідженні ленд-лізу припадали саме на роки, коли можливість контактів між дослідниками або доступу до джерел протилежного боку підвищувалася [27,с.88].

Кожна інтерпретація програми ленд-лізу, є самоцінною, так як відображає особливості суспільства, окремих культур. В ході діалогу між англо-американською, радянською та російської історіографіями, і етапами всередині них відбувається формулювання і засвоєння власної позиції і позиції іншого боку, збагачення знань про партнера переговорів, які сприяють його кращому розумінню, і розвиток навичок ведення діалогу.

Розділ 2. Американські поставки майбутнім країнам-союзникам до прийняття програми ленд-лізу

Навесні 1938 року, коли Німеччина захопила Австрію, почалися перші тривожні хвилювання в столицях західних країн. У Лондоні британський уряд відразу ж прийняв програму значного розширення виробництва літаків в своїй країні. Майже в той же час британська військово-повітряна місія була відправлена в Америку. У складі цієї місії були нікому ще в той час не відомий коммодор авіації А. Т. Харріс, який в подальшому став командувачем англійської бомбардувальної авіації, і сер Генрі Селф, який був також главою Британської військово-повітряної комісії.

Ця місія навесні 1938 року застала американське літакобудування лише в стадії її фактичного становлення. Багато компаній ледь справлялися з невеликою кількістю замовлень тієї пори. Армія мала лише 2300 літаків, а на флоті їх було всього близько тисячі. Станом на 30 червня того ж року армія і флот мали кошти для придбання тільки 900 літаків.

Після відвідин більшості великих компаній британська місія розмістила всього два замовлення, але це мало далекосяжні наслідки. Першим було замовлення на 400 нових навчально-тренувальних літаків, які розробила для ВПС США Північноамериканська авіаційна корпорація. З цього почалася ціла серія англійських замовлень на багато тисяч цих навчальних літаків, які використовувалися при підготовці десятків тисяч британських льотчиків у всьому світі, згідно з програмами Британської Співдружності [44,с.85].

Друге замовлення стосувалося легких бомбардувальників дальньої дії. Відвідавши завод компанії "Локхід", представники британської місії не знайшли там нічого, що відповідало б їх вимогам. Але "Локхід", як і більшість американських компаній, дуже потребувало в замовленнях. Президент компанії Р. Гросс попросив 48 годин, щоб його інженери змогли адаптувати одну з їх комерційних моделей для військових цілей. Англійці поставилися до цього скептично, але заперечувати не стали.

Через 48 годин їм була представлена модель бомбардувальника далекої дії в натуральну величину. Інженери та конструктори працювали не знаючи відпочинку. Зазвичай на таку роботу йдуть багато тижнів. Представники місії, проінспектувавши модель, дійшли висновку, що у неї великі можливості, і зробили замовлення на 200 таких літаків.

Так народився знаменитий бомбардувальник "Локхід-Гудзон", який прослужив англійцям хорошу службу в перші роки війни. Перш ніж його змінив "Локхід-Вентура", британці купили понад 1300 таких літаків.

Замовлення на літаки Північноамериканської корпорації і "Локхід" спричинили за собою великі замовлення на авіаційні двигуни, розміщені протягом ряду років в двох найбільших американських компаніях, які виробляють мотори: "Райт корпорейшн" і "Претт і Уїтні" [57,с.123].

З Китаю генералісимус Чан Кайші послав радника з фінансів Чена в надії отримати позику для придбання запасів, в яких потребував Китай, що продовжував чинити опір японським агресорам, а з Франції прибув банкір Жан Моне, щоб за дорученням французького уряду вишукати можливості придбання в США значної кількості літаків і авіаційних моторів.

В Азії Китай ось уже півтора року продовжував чинити опір японцям, і хоча китайці здавали місто за містом, провінцію за провінцією, це не завадило їхній волі до опору. Тепер китайці намагалися розвинути свої відсталі західні райони, перетворивши тодішню столицю Чунцин в центр боротьби проти агресора. Легке озброєння з окупованих районів перевозилося за тисячі миль по річках на човнах або по суші вручну або на візках, запряжених віслюками, щоб скласти основу нових арсеналів для китайської армії, яка перебувала в стані війни. Але Китаю явно потрібно було отримати якомога більше військових припасів із зовнішнього світу, від тих, кого їх генералісимус назвав "дружніми націями і противниками агресії в усьому світі". До останніх належали і Сполучені Штати, які з січня 1932 року проводили політику невизнання будь-яких територіальних змін, вироблених військовою силою.

Емісар Чан Кайши прибув до міністра фінансів Моргентау для переговорів про можливість надання урядом США кредиту Китаю, для того щоб зробити в США необхідні замовлення. Хоча Закон про нейтралітет не забороняв подібних угод, було чимало людей, які певним чином опиралися такого роду державній допомозі Китаю. Однак стараннями президента і міністра фінансів 15 грудня 1938 року Китаю Експортно-імпортним банком було надано кредит в 25 мільйонів доларів. Кредит цей, по існуючим правилам, не міг бути використаний для придбання зброї, але на ці гроші можна було купити інші товари, необхідні Китаю. Виплати повинні були проводитися протягом п'яти років поставками тунгового масла - важливої промислової сировини.

Кредит був невеликий, але істотний крок в організації допомоги Китаю був зроблений. В останні місяці 1938 року СРСР і Англія також надали Китаю матеріальну допомогу. У жовтні Радянський уряд уклав з Китаєм бартерну угоду про постачання в Китай на 50 мільйонів доларів російських літаків, танків, гвинтівок і вантажівок. Через два дні після надання кредиту і англійський уряд виділив невеликий кредит в 2 мільйони доларів китайському уряду на будівництво Бірманського шосе.

Півтора року японська пропаганда заявляла про те, що в світі Китаю допомагають тільки на словах, що всі кинули цю країну напризволяще. Тепер китайці зрозуміли, що це неправда[40,с.143].

Після вирішення питання про кредит Загальна торгова корпорація як агент, що представляє в США китайські інтереси, замовила 500 вантажівок в "Дженерал моторс" і ще стільки ж - в компанії "Крайслер". Однією з найсерйозніших проблем для Китаю залишалася проблема транспорту, і більше половини кредиту китайці використовували на придбання вантажівок і пального. Інше було витрачено на метали, техніку для будівництва доріг, електрообладнання, верстати для військового виробництва. Коли більша частина першого кредиту була витрачена, Експортно-імпортний банк 7 березня 1940 року надав новий кредит, на цей раз на 20 мільйонів доларів.

З самого початку Загальна торгова корпорація отримала можливість використовувати величезний досвід відділу поставок Міністерства фінансів. Перш ніж укласти той чи інший контракт, китайські чиновники йшли в цей відділ за консультацією.

Подібна співпраця Міністерства фінансів з китайцями була на користь не тільки Китаю. Насувалася загроза загальної війни, і було зрозуміло, що координація зарубіжних закупівель американським урядом важлива для інтересів оборони Сполучених Штатів. Міністр фінансів Моргентау і генеральний радник з фінансів Х. Оліфант першими в американському уряді зробили висновки з минулого досвіду і змогли продумати систему організації роботи на випадок нової великої війни. Вони ж в числі перших зрозуміли, наскільки важливо для безпеки США забезпечити Англії, Франції і Китаю можливість чинити опір агресії тоталітарних держав. Крім того, Моргентау, який був вищим фіскальним чиновником федерального уряду, зобов'язаний був знати фінансовий стан закордонних урядів, що роблять закупівлі: мати уявлення, чи є у них гроші, щоб заплатити за замовлення [38,с.181].

26 січня 1939 року французька місія уклала перший контракт на придбання 115 середніх бомбардувальників "Глені Мартін компанії". Через два місяці французи замовили ще 700 літаків і сотні запасних моторів. Однак в 1939 році ті перші замовлення зіграли велику роль у розвитку літакобудування США: саме тоді були закладені основи величезного підйому, що з'явилися в 1940-му і в наступні роки.

Французькі замовлення також у величезній мірі сприяли розвитку виробництва авіамоторів. Це було вузьке місце в американському літакобудуванні, і замовлення, в тому числі французькі, зіграли важливу роль в поліпшенні становища в цій галузі. До кінця того ж 1939-го французи замовили понад 6000 двигунів фірм "Райт" і "Претт і Уїтні". Ця обставина допомогла поліпшенню виробництва і збільшення його потужностей. Компанія "Претт і Уїтні", наприклад, повинна була влітку 1939-го вдвічі

збільшити потужності своїх заводів, щоб впоратися з французькими замовленнями.

Незважаючи на тенденції перших місяців, коли вважалося, що закупівлі в США є лише гарантією на випадок несподіваних втрат, в 1940 році відбувається швидке зростання англійських і французьких замовлень. Англійська та французька авіаційні місії вирішили не зосереджуватися на останніх вдосконалених моделях, а розмістити замовлення на різні типи літаків у всіх компаніях, здатних їх виконати. Головним вони вважали розвиток виробничих потужностей літакобудування, налагодження масового виробництва літаків. Не всі військові літаки, замовлені за цим планом, відповідали найвищим стандартам. Але, поки вироблялися більш старі моделі, англійські, французькі та американські конструктори працювали над новими, з урахуванням досвіду останніх боїв в Європі. А із завершенням цієї конструкторської роботи виробничі потужності літакобудування були вже достатніми для оперативного виробництва нових моделей в достатніх кількостях.

За перше півріччя 1940 року було розміщено стільки ж англійських і французьких замовлень, як і за весь 1939 рік: на 8000 літаків і 13 000 моторів. За період з 1 січня 1939 року по 30 червня 1940 року, американська армія і флот замовили для своїх потреб 4500 літаків [28].

Як і в 1939-му, в 1940 році особливого значення мали англо-французькі замовлення на авіамотори. Тільки ця програма замовлень коштувала англійцям і французам 84 мільйони доларів. Вони витрачали свої гроші на будівництво в Америці нових авіамоторних заводів і оснащення їх необхідним обладнанням. 84 мільйони доларів були занадто великою сумою, щоб вважати їх платою за покупку моторів. Але ці нові можливості виробництва моторів, що мали істотне значення для американської обороноздатності, допомагали рухатися до мети, наміченої президентом США, а саме виробництву 50 000 літаків.

Англо-французькі закупівлі стосувалися і інших видів виробництва. Близько 100 мільйонів доларів коштували їхні замовлення на верстати для їх власних заводів, і ще близько 138 мільйонів отримали американські виробники на верстати для американських заводів.

Були й інші важливі замовлення : на вибухові речовини, боєприпаси, патрони, артилерію, різне обладнання та матеріали - всього на сотні мільйонів доларів. І це також спричинило за собою будівництво заводів в США на англійські засоби. На час прийняття Закону про ленд-ліз загальний обсяг їх капіталовкладень в американську військову промисловість перевищив 200 мільйонів доларів. Американська військова промисловість уже отримала хороший старт, а доставка літаків, замовлених англійцями і французами, ще тільки почалася. Практично на початку року англійці отримали всього 104 літака, а французи – 557 [6,с.101].

Розділ 3. Розгортання кампанії ленд-лізу та початок перших доставок

Навесні, 11 березня 1941 року, через три години після підписання Закону про ленд-ліз, президент Рузвельт підписав ще дві директиви, щоб почати втілення програми ленд-лізу в життя. В Директиві № 1 проголошувалося, що захист Великобританії є життєво важливим для оборони США, а тому військово-морському міністру пропонується передати Англії 28 торпедних катерів "Пі-ти" і "Пі-Ті-Сі", а також 3000 набоїв для глибинних бомб і деяку кількість гармат середнього калібру і боєприпасів до них для оснащення торгових суден.

У березні 1941 року загрозливих масштабів вторгнення нацистів на Балкани ставали все більш очевидним. 1 березня Болгарія, слідом за Угорщиною і Румунією, перейшла на бік держав осі, і нацистські війська вступили на її територію. Тепер Гітлер зміг зосередити свої армії на кордонах Югославії і Греції.

На час прийняття Закону про ленд-ліз у американців вистачило часу тільки на те, щоб швидко відправити грекам невелику кількість зброї і боєприпасів. В першу чергу їм були потрібні літаки-винищувачі і артилерія, пристосована для боїв в горах. Відправлення в Грецію 75-міліметрових гармат і снарядів була лише невеликим внеском з боку Америки у справу допомоги цій країні[30].

28 березня від Рузвельта, якого в той момент не було в Вашингтоні, прийшла по радіо вказівка відправити до Греції 30 винищувачів для Англії. Тоді ж був складений план передачі Греції додатково деякої кількості тих військових літаків і знарядь, які повинні були бути проведені найближчим часом. Частина винищувачів, приготованих для Англії, були доставлені на корабель, що відплив 1 квітня через Нью-Йорк в Середземне море, інші пішли за призначенням через 4 дні. Снаряди до 75-міліметрових знарядь змогли

відправити тільки 16 квітня, на кораблі, де були також запасні мотори літаків-випилювачів.

У той же день югославський військовий аташе в Вашингтоні звернувся до американського керівництва з проханням про військову допомогу. Він просив 100 бомбардувальників, 100 винищувачів, 500 розвідувальних літаків, 100 середніх танків, 2000 вантажівок, 1 мільйон 500 тисяч протигазів, значну кількість протитанкових і зенітних знарядь, а також знарядь для гірського бою. При положенні Югославії ці вимоги були досить скромними, але тоді і їх повністю задовольнити американцями було неможливо. І все ж на наступний день був складений приблизний графік, згідно з яким невелика частина цих військових матеріалів могла бути отримана замовником в той же місяць і ще кілька квот озброєнь повинно було бути передано югославам поступово, протягом року. До кінця квітня США були в змозі надати Югославії невелику кількість 75-міліметрових і 50 155-міліметрових знарядь, 500 тонн толу, 200 000 протигазів і близько 1000 півторатонних вантажівок. Але ці військові матеріали практично не потрапили в Югославію. Втім, і Греція не отримала зброї вчасно. До 18 квітня Югославія була окупована, а до 27 квітня впали Афіни, і почалася евакуація грецьких і англійських військ на Крит. Армії Гітлера наступали швидше, ніж того припускало США. Однак зазначені види зброї і боєприпасів влітку того ж року співслужили службу силам союзників, які воювали на Близькому Сході, в тому числі грекам і югославам, які зуміли потрапити до Єгипту і Палестину і приєднатися до англійських військ [64,с.203].

Перші поставки по ленд-лізу не зробили помітного впливу на хід бойових дій в березні-квітні 1941 року. Але прийняття програми ленд-лізу справило величезний вплив на хід війни в цілому. Вперше країнам, які билися проти агресорів, був забезпечений потік озброєнь і військових матеріалів, який, як висловився президент в доповіді Конгресу про ленд-ліз, "ставав все сильніше з кожним днем, так що струмок перетворився в річку, а річка - в

могутній потік, який поглине тотальну тиранію, яка прагне до світового панування ".

Відразу після прийняття Закону про ленд-ліз американські військові поставки союзникам стали рости, хоча спочатку лише невелика їх частина відносилася до власне програми ленд-лізу, а більша частина йшла за рахунок 4-мільярдних контрактів, укладених до 11 березня 1941 року англійцями та іншими країнами, що билися проти держав осі. Тепер ці замовлення виявилися затребуваними в значно більшій мірі. Військові поставки в Англію в березні - червні 1941-го зросли в два з половиною рази в порівнянні з чотирма останніми місяцями 1940 року. Поки ріс обсяг цих старих поставок, створювалася і сама програма ленд-лізу [54].

А тим часом нацистська експансія тривала. Закон про ленд-ліз був прийнятий занадто пізно, щоб встигнути врятувати Грецію і Югославію. За цим послідували нові проблеми. До кінця травня Крит був захоплений нацистами, а танкові війська Роммеля підійшли до кордонів Єгипту. Виникла реальна загроза втрати Суєца, захоплення нацистами всього Близького Сходу і виходу їх до Індійського океану.

Виникла гостра необхідність доставки в Єгипет більшої кількості танків, вантажівок, літаків. Вантажівок промисловість США виробляла дуже багато, але танків в березні 1941 року було вироблено всього шістнадцять. Авіаційна промисловість розвивалася куди швидше, і все ж літаків поставлялося недостатньо для того, щоб задовольнити не тільки потреби англійців, але і власні американські. У березні 1941-го в Америці було вироблено 283 бомбардувальника, 223 винищувача і 630 навчально-тренувальних та комерційних літаків, які могли бути пристосовані для військових потреб, - всього 1138 військових літаків. Значна кількість цих літаків призначалася для виконання англійських і французьких контрактів 1939-1940 років, але їх не вистачало для задоволення зростаючих потреб Великобританії. Почали приносити свої плоди і великі замовлення Військового і Військово-морського міністерств, зроблені в другій половині 1940 року, але лише невелика частина

цих літаків надходила в Англію по ленд-лізу. Правда, обидва міністерства дозволили військовим заводам віддавати перевагу багатьом з англійських замовлень перед американськими. В результаті 2400 літаків було поставлено з США до Англії, в тому числі англійським військам в Єгипті. Менше 100 з них були відправлені по ленд-лізу, інші - за готівку.

Танкова програма почала виконуватися пізніше авіаційної. Перші моделі середніх танків "Генерал Грант" були доведені до потрібного технічного рівня в квітні 1941-го. Виробництво американських легких танків ставало масовим, і в травні їх було вироблено понад ста семидесяти. Англійці не замовляли легких танків, так як їх броня і озброєння поступалися багатьом німецьким танкам.

Зате ці машини були більш маневреними, і англійці повірили в те, що їх можна використовувати в умовах пустель Лівії і Єгипту. Передача Англії по ленд-лізу такого роду озброєнь частково компенсувала покупку літаків за готівку і збільшувала загальну кількість військових поставок. З 538 легких танків, вироблених в квітні - червні, 280 були відправлені до Англії по ленд-лізу [25,с.182].

9 липня Президент США в письмовій формі нагадав Стімсону про необхідність негайно передавати англійцям легкі і середні танки останніх моделей, а також попросив зробити все необхідне для збільшення обсягу місячного їх виробництва. Міністр відповів, що за планом на останні п'ять місяців 1941 року передбачено виробництво лише 1350 середніх і 1420 легких танків і що половину тих і інших він рекомендує передати Англії [53,с.114].

У перший період після прийняття закону програми ленд-лізу доводилося виконувати в умовах надзвичайних військових обставин, в постійному поспіху, щоб встигнути запобігти можливій черговій катастрофі. Але одночасно йшла і кропітка робота з підготовки до вирішення серйозних майбутніх проблем, які повинні були виникнути в разі поразки агресора. Ленд-ліз був абсолютно новою справою, і Конгрес виявив і сміливість, і розуміння обставин, затвердивши його. Однак між розумінням і затвердженням закону і

ефективними діями згідно з ним існує відома дистанція. Тут виникає безліч адміністративних і процедурних проблем. Тут потрібна невпинна робота справжніх першопрохідців, щоб налагодити всі необхідні механізми справи і змусити їх працювати без збоїв.

У той період основну адміністративну роботу по ленд-лізу взяли на себе помічник президента Гаррі Гопкінс і люди з Президентського комітету зі зв'язків. Хоча їх було всього чоловік двадцять, вони представляли собою передовий загін з числа тисяч людей, що займалися цією роботою в різних ланках державного апарату. Програма ленд-лізу тепер була невіддільна від зовнішньої політики, оборонної політики, продовольчої політики, і від роботи військової промисловості Сполучених Штатів Америки.

Робота над ленд-лізом була спланована так, щоб не створювати нових відомств, а максимально використовувати старі, щоб величезну роботу можна було виконати з відносно невеликим числом працівників. Військове і Військово-морські міністерства займалися літаками, танками, артилерією і військовими кораблями; Морська комісія - будівництвом і ремонтом торгових суден, Міністерство сільського господарства - продуктами і сільськогосподарськими матеріалами, Відділ постачання Міністерства фінансів - сировиною і промисловим обладнанням [63].

На початку квітня 1941 року в Військовому міністерстві було створено комісії у справах військової допомоги, які згодом перетворилися в нинішній відділ міжнародної допомоги збройних сил на чолі з бригадним генералом Райтом. У Військово-морському міністерстві було створено відділ ленд-лізу, який очолював контр-адмірал Рівз. Відділ постачання Міністерства фінансів був значно розширено під керівництвом Кліфтона Мака, для того щоб він міг займатися поставками по ленд-лізу, а також був розширений відділ закупівель Міністерства сільського господарства, яким керував Рой Хендріксон, вирішуючи продуктові проблеми, пов'язані з ленд-лізом [12,с.81].

На початку роботи над програмою ленд-лізу відділ контролю за військовою допомогою розраховував на 1 мільярд 300 мільйонів доларів ще

колишніх асигнувань, і ще на 7 мільярдів доларів, згідно з планом, затвердженим 27 березня 1941 року. Якщо говорити про військові поставки, то сума в 7 мільярдів могла бути реалізована лише протягом багатьох місяців, так як був потрібен час на виробництво зброї після розміщення замовлень на нього. На суму ж саме 1 мільярд 300 мільйонів доларів можна було поставити вже наявні озброєння, які могли виділити армія і флот, а також використовувати частину нової продукції для виконання старих замовлень збройних сил.

Але коли був встановлений обсяг найперших поставок, необхідних Англії та Греції, стало ясно, що з вже наявних озброєнь американським союзникам можна виділити лише дуже небагато. США могли передати їм щось більше за рахунок поточного виробництва. Фактично до кінця 1941-го року США передали союзникам по ленд-лізу військових матеріалів тільки на 173 мільйони доларів з числа вже введених в вживання або за колишніми замовленнями їх власної армії і флоту.

І все ж навесні 1941 року виникла обставина, яка зажадала від Америки використання 7 мільярдів доларів, затверджених на програму ленд-лізу. Необхідно було забезпечити харчами народ Англії, який Гітлер прагнув за допомогою своєї підводної війни привести до голоду і капітуляції.

16 квітня 1941 року президент Рузвельт затвердив перші продуктові поставки по ленд-лізу, давши розпорядження міністрові сільського господарства Клоду Вікарду направити в Англію 100 000 ящиків зі згущеним молоком, 11 000 тон сиру і 11 000 тон яєць. Через 8 місяців, напередодні Різдва, англійський міністр продовольства телеграфував американському уряду з висловленням подяки від англійського народу за поставки. На той час загальний обсяг цих надходжень досяг 1 мільйона тонн. Продовольчі поставки по ленд-лізу з квітня по 25 грудня 1941 року допомогли Великобританії подолати найсерйознішу продовольчу кризу війни.

Навесні 1941 року нестача продуктів в Великобританії досягла тривожних масштабів. До війни Англія ввозила в два рази більше

продовольства, ніж виробляла сама. Яйця, м'ясо і бекон - імпорт з Данії та Нової Зеландії, риба - з Норвегії, сир і овочі - з Голландії і Франції, яловичина, пшениця, борошно - з Канади, Австралії та Аргентини. Але після початку війни Британії довелося скорочувати імпорт продовольства, щоб ввозити літаки, гармати, а також машини і сировину для англійських військових заводів. А навесні 1940 року всі основні європейські джерела імпорту продуктів були ліквідовані німецькою окупацією європейських країн, і нацисти почали свою війну з імпортом за допомогою підводних човнів. Було втрачено величезну кількість кораблів і вантажів. Англійський торговий флот убавав з кожним роком, а німці топили більше кораблів, ніж англійці встигали будувати нових. Все більше кораблів було потрібно для перевезення зброї, і імпорт продовольства з далеких країн, таких як Австралія чи Аргентина, довелося скоротити ще, щоб кораблі можна було використовувати для інших цілей. Продовольчі запаси Англії швидко танули, не дивлячись на суворе нормування продуктів [49,с.155].

До весни 1941 року Англія купувала в США мало продуктів. Потреба в зброї і боєприпасах була такою великою, що англійці не наважувалися витратити долари на покупку продовольства. Закон про ленд-ліз вперше дав їм можливість отримувати і провізію, не обмежуючи, проте, і надходжень зброї. Перший продовольчий конвой готувався з США до Англії навесні 1941 року і встиг вчасно. Гітлер був дуже близький до того, щоб виконати свій задум, а саме заморити Англію голодом, як було зазначено вище. Коли ці кораблі прийшли до місця призначення, в Великобританії залишалося запасів продовольства всього на кілька тижнів. Через кілька днів після розвантаження судів привезені продукти потрапили на стіл до багатьох англійських будинків.

Навесні і влітку 1941 року Міністерство сільського господарства закупувало на американському внутрішньому ринку консервовану і морожену свинину, рибні консерви, згущене і сухе молоко, сушений горох і квасолю, консервовані та сушені овочі, борошно, сир. Нестача вітамінів в Англії була настільки великою, що на важких бомбардувальниках, які

переганялися для британських ВПС, відправлялися мільйони концентрованих вітамінів в таблетках. Загалом поставки продуктів різко зросли з весни до кінця осені 1941-го. В цьому році вони склали майже половину вартості експорту в Англію по ленд-лізу [8,с.355].

Якщо не брати до уваги кількох цілком вдалих винятків, як, наприклад, поставки продовольства в Англію або танків в Єгипет, в цілому в 1941 році ленд-ліз не чинив істотного впливу на хід битв. Того року на одне судно з вантажем по ленд-лізу доводилося п'ять з вантажем, за який англійці і представники інших країн, на які поширювався ленд-ліз, платили готівкою. Зате замовлення, розміщені в 1941 році, завдяки програмі ленд-лізу, забезпечили значне зростання виробництва озброєнь і військових матеріалів в 1942-1943 роках, задовольнили потреби не тільки американських союзників, але і їх власних збройних сил.

Взагалі програма ленд-лізу дала помітний поштовх розвитку виробництва озброєння в Америці. З 27 березня 1941 року (коли було прийнято Закон про ленд-ліз) по 31 травня понад 4 мільярди доларів з 7 мільярдів, призначених на цю програму, були вже виділені службам постачання, і на 1 мільярд доларів були укладені контракти на поставки матеріалів, потрібних для ведення військових дій. З виділених 4 мільярдів до 2 мільярдів були призначені на випуск літаків, в тому числі до половини їх - на виробництво бомбардувальників. Лише деякі з цих військових літаків були поставлені замовникам в тому ж році, зате величезну їх кількість було замовлено на наступний рік, і результати виконання плану будівництва бомбардувальників за 1941 рік німці могли відчувати на собі в 1943 році.

Друге за величиною замовлення, приблизно на 1 мільярд доларів, відносилось до артилерії, а третє, більш ніж на 0,5 мільярда, - до будівництва торгових та інших судів для перевезень товарів, що поставляються по ленд-лізу. Всі ці кошти, які давали можливість укласти нові військові контракти, означали перший внесок в розвиток американського військового виробництва, здійснений завдяки ленд-лізу. До кінця серпня контрактів по ленд-лізу було

вже укладено на суму близько 3,5 мільярда, а до 7 грудня - на 5,5 мільярда доларів [59,с.122].

Крім непрямого впливу на розширення американської військової промисловості сотні мільйонів доларів за програмою ленд-лізу ще до Перл-Харбора були вкладені в нові заводи, фабрики, верфі та інші об'єкти, що зіграли чималу роль для розвитку продуктивних сил США. Ці інвестиції, всього на 900 мільйонів доларів, були вкладені в економіку 34 з 48 американських штатів, і суми їх коливалися від 142 мільйонів доларів на військові заводи в Мічигані до 14 000 доларів - на виробництво сухого молока в Північній Дакоті. Засоби, відпущені на ленд-ліз, дали можливість побудувати великий авіаційний завод "Форд" в Ушшоу Ран, танковий арсенал Крайслера в Детройті, суднобудівний завод "Кайзер перманент" в Річмонді, а також розширити авіаційні заводи "Дуглас", "Боїнг", "Консолідейтед", "Белл", " Керріс-Райт ", " Вега ", " Граммен " та " Юнайтед еркрафт ". Також 60 мільйонів було витрачено на виробництво бездимного пороху і ще 35 мільйонів - на заводи з виробництва 40-міліметрових гармат і 20-міліметрових зеніток, які мали велике значення як для захисту торгових суден, так і для ведення бойових дій. Кошти, виділені на цю програму, дозволили розширити Чарльзтаунську судноверф в Бостоні, а Морська комісія змогла побудувати ряд нових судноверф. Компанії "Форд", "Паккард", "Крайслер", "Неш-Келвінейтор" використовують зараз військові заводи, реконструйовані або оснащені на гроші за програмою ленд-лізу. Ці кошти йшли на розбудову цивільних підприємств, які виробляли верстати, автозапчастини, феєрверки, в військові, що виробляють знаряддя, лафети, снаряди і т.д.. Нові заводи повністю або частково фінансувалися також за рахунок програми ленд-лізу, а виробництво озброєнь для американської армії і їх союзників дозволяло окупити витрати на їх будівництво. На ленд-лізовські кошти споруджувалися доки, пірси, плавучі крани в американських портах для навантаження боєприпасів як для американської армії, так і для союзників. Завдяки їм вдалося створити систему військових складів і товарних станцій від

узбережжя до узбережжя, тим самим полегшивши надходження військових матеріалів з заводів в порти для потреб американської армії та армій Об'єднаних Націй [56,с.199].

Після цього прозвучали заклики до розширення в Америці виробництва яєць до 300 мільйонів дюжин в рік, збільшити зростання виробництва молока з 6% до 8%, збільшити виробництво сиру на третину; підготувати додатково 15 мільйонів ящиків консервованих помідорів, на 35% розширити посівну площу для виробництва квасолі (бобів) для подальшої сушки - продукту, що мав важливе значення в програмі ленд-лізу в якості замітника м'яса [33].

Хоча вигідна закупівельна програма була проголошена занадто пізно, щоб істотно вплинути на сільськогосподарське виробництво 1941 року, однак обсяг виробництва продовольства в цьому році був найбільшим в історії Сполучених Штатів Америки. До того ж продовольча програма ленд-лізу привела до збільшення кількості продовольства і для потреб самих американців. Наприклад, з 11 березня по кінець 1941 роки було відправлено по ленд-лізу 347 мільйонів фунтів м'яса, тоді як виробництво м'яса в Америці зросло на 511 мільйонів фунтів; також було відправлено 475 млн фунтів згущеного молока, тоді як його виробництво зросло на 779 мільйонів фунтів; поставки сиру склали 91 млн фунтів, а його виробництво зросло на 150 мільйонів.

На 1942 рік були намічені більш рішучі плани. У вересні міністр Уікард сказав, звертаючись до фермерів по національному радіо: "Вперше в історії нашого сільського господарства встановлені певні завдання з виробництва важливих видів продукції."

Він назвав цю програму "Продовольство заради свободи". Було поставлено завдання домогтися найбільших в історії обсягів сільгоспвиробництва, що перевершують навіть рівень 1941 року:

- на 9 мільярдів фунтів збільшити виробництво молока;
- на 500 мільйонів дюжин - виробництво яєць;
- на 10 мільйонів - поголів'я свиней;

- на 2 мільйони - поголів'я великої рогатої худоби;
- на 1,5 мільйона акрів - посівну площу під сою;
- на 3 мільйони акрів - під арахіс.

Окружне фермерське бюро, керівники фермерських клубів в маленьких містечках, клуби домашнього досвіду, клуби розвитку сільської молоді, яких в сільських районах країни налічувалося десятки тисяч, вели роз'яснювальну роботу, доходючи до кожної ферми. Відповідь фермерів була вражаючою. Незважаючи на брак робочих рук і техніки на фермах вони змогли зробити продовольства на 12% більше, ніж в 1941 році. Це дозволило в тому ж 1942-му відправити до Англії 3, а в Росію 0,75 мільярда фунтів продовольства по ленд-лізу і в той же час більше, ніж будь-коли, зробити продуктів для самих американців [29,с.288].

Але програма ленд-лізу не тільки вплинула на виробництво продовольства в 1941-1942 роках, а й справила невелику революцію в обробці їжі. Як за часів наполеонівських воєн потреба в збереженні продуктів привела до відкриття консервування, так зараз необхідність заощадження місця на кораблях привела до розвитку технології дегідратації (зневоднення) продуктів. Зневоднені яйця, молоко, овочі займають на кораблі лише одну сьому частину того простору, яке вони ж зайняли б в свіжому, замороженому або просто консервованому вигляді; до того ж вони легко пакуються, не вимагають холодильника і добре зберігаються в різних погодних умовах.

Коли виникло питання про постачання ячного порошку в Англію по ленд-лізу, то мова йшла про 50 мільйонів фунтів. Але це було майже в п'ять разів більше американського річного виробництва в той час. Порошкового молока і сушених овочів вироблялося набагато менше, ніж було потрібно за програмою ленд-лізу. Беручи до уваги зростання збройних сил США починаючи з весни 1941 року, Міністерство оборони розуміло необхідність значного збільшення виробництва зневоднених продуктів, особливо якщо США піддасться нападу або американським військовим доведеться воювати за кордоном. Тому великі замовлення по ленд-лізу незабаром були доповнені

масштабними замовленнями їх власної армії. Все це призвело до швидкого розвитку в останні два роки технології обробки їжі, а також методики збереження поживної цінності зневоднених продуктів [1,с.119].

Виробництво сушених яєць (яєчного порошку) зросло більш ніж в 20 разів - з 10 мільйонів фунтів в 1940 році до 225 мільйонів в 1943-му. Ця індустрія створювалася практично з нуля. Щорічне ж виробництво сухого молока зросло з 500 мільйонів фунтів в 1940 році до 600 мільйонів в 1943-му. Зараз сотні переобладнаних фабрик виробляють сухе молоко, яєчний порошок, висушені овочі та різні концентрати. З часу Перл-Харбора американські війська за кордоном незмінно споживали продукцію цих підприємств, а це призводило до її зростання. Те ж саме можна сказати про англійську і російську армії і про людей, які живуть в звільнених районах. Це ще один приклад того, як виконання програми ленд-лізу принесло велику користь і Америці, і власне їх союзникам.

До кінця літа 1941 року програма ленд-лізу стала дуже розгалуженою і комплексною. Відповідно зросло і навантаження на її адміністрацію. Крім проблем виробництва були також серйозні проблеми доставки товарів по морю і по повітрю. Варто було враховувати потреби Англії та інших країн, які воювали проти агресорів, а також сусідніх республік, з якими були спільні завдання захисту континенту [32,с.201]. Китай, на якому лежав тягар боротьби з японською агресією, 6 травня був включений в число країн, яким надається допомога по ленд-лізу. Незабаром в їх число були включені Бельгія, Норвегія, Польща і Голландія, над чиею імперією на Сході нависла загроза з боку Японії. У серпні 1941 року був підписаний ряд угод про ленд-ліз з американськими республіками, які потребували озброєння для зміцнення берегової оборони та захисту комунікацій.

3.1. Поставки по програмі ленд-лізу до Китаю

Початком цієї програми формально можна вважати 6 травня 1941 року, коли оборона Китаю була визнана життєво важливою для безпеки Сполучених Штатів Америки. В той же час ж було організовано компанію "Чайка Дефенс сапплайз" в якості офіційного агентства уряду Китаю за програмою ленд-лізу.

Головною перешкодою в наданні Китаю більш суттєвої допомоги по ленд-лізу була дорожньо-транспортна проблема. Після того як генерал-губернатор Французького Індокитаю прийняв ультиматум японців і в липні 1940 року закрити залізницю з Хайфону в провінцію Юньнань, єдиним шляхом, відкритим для американських поставок Китаю, залишалася Бірманська дорога.

Бірманська дорога була для китайців дорогою життя, єдиним зв'язком із зовнішнім світом. Лашо, її крайня точка в Бірмі, була останньою станцією залізної дороги, яка пов'язувала Рангун зі східною частиною Бенгальської затоки і проходила через більшу частину території Бірми.

У перші місяці 1941 року тільки 4000 тонн щомісяця відправлялося з Лашо. Це були головним чином надлишки бензину для самих вантажівок. На Бірманській дорозі не було заправних станцій. Частина товарів, відправлених з Лашо, не досягала Куньміна. Багато вантажівок потрапляли в аварію на небезпечній звивистій дорозі. Чимало проблем наносили злодії, а також провінційні податкові вилучення товарами. Великою проблемою було і те, що китайські водії, не були навчені догляду за своїми автомобілями. Вони просто водили машини до тих пір, поки не закінчиться пальне і мастило, що і призводило часто до аварій [41].

Спеціалісти, які займалися проблемою допомоги Китаю з самого початку дії програми лендлізу, вважали, що річний обсяг поставок, включаючи бензин, до весни 1941 року був не вище 30 000 тонн. Стало зрозуміло, що щоб зробити допомогу по ленд-лізу ефективною, необхідно перш за все нормалізувати становище з транспортом.

Перші поставки в Китай в травні 1941 року представляли собою бензин, мастильні матеріали, запасні частини для вантажівок, використовуваних як на Бірманській дорозі, так і в самому Китаї. Одним з головних прохань Чан Кайши, висловлених Керрі, стосувалося надсилання технічних радників по транспорту для огляду Бірманської дороги і поліпшення її пропускної здатності.

Китайський уряд вжив заходів щодо поліпшення організації роботи дороги, ввезення ремонтної техніки і запчастин по ленд-лізу було збільшено. Незабаром в Бірму за рахунок ленд-лізу були відправлені американські наглядачі станцій і бензоколонок, диспетчери, майстри і механіки. Вони прибули до Манілу 4 грудня 1941 року за три дні до Перл-Харбора.

У той же час китайський уряд вирішив зробити на дорозі тверде покриття, основа якого була закладена китайськими робітниками. З США були доставлені по ленд-лізу тисячі тонн асфальту, а також техніка для будівництва доріг. Влітку і восени 1941 року в Рангун доставлялися вантажівки, куплені перш за готівку, а в липні надійшла перша тисяча вантажівок по ленд-лізу. У серпні в Рангун був доставлений невеликий складальний завод для роботи в порту, а також партія запасних частин і устаткування для складів на самій дорозі [4,с.208].

У жовтні-листопаді 1941 року тоннаж перевезення вантажів на Бірманській дорозі зріс майже в чотири рази - з 4000 тонн в місяць на початку року до 15 000 тонн в зазначений час. Тепер уже більша частина цих вантажів доходила до Куньміна. США планували до кінця 1941 року досягти рівня 35 000 тонн на місяць.

На початку червня на завершення будівництва залізниці було виділено по ленд-лізу 15 мільйонів доларів, в тому числі понад 1 мільйон - на подолання загрози малярії. Того ж літа місія з 15 осіб на чолі з доктором Віктором Хасом з Америки вирушила до Бірми, з нею були відправлені також ліки, засоби для обприскування малярійних боліт, необхідне спорядження для пунктів першої допомоги і лікарень [39,с.286].

До літа 1941 року перспективи поліпшення бірманського транспорту позначилися настільки явно, що тепер уже можна було говорити про збільшення безпосередніх поставок озброєнь по ленд-лізу в Китай. Китайці в вільних провінціях могли до певної міри забезпечити себе легкими озброєнням і боєприпасами, але їм потрібні були верстати і сировина, щоб налагодити це виробництво. А крім того Китай потребував в літаках, танках і важкій артилерії, що самі китайці навряд чи могли виробляти. Дещо вони отримували з Росії, але з 22 червня 1941 Радянський Союз був повністю поглинений своєю обороною.

У липні 1941 року відділ контролю військової допомоги, китайське відомство військових поставок і військове міністерство почали консультації з проблеми, як можна навчити і забезпечити всім необхідним значне число китайських солдатів. Результатом їх з'явився проект переозброєння по ленд-лізу 30 китайських дивізій до кінця 1942 року. Було вирішено, що з США до Китаю будуть поставляти артилерію, в тому числі зенітну, танки і бронемашини, а крім того сировину, машини, обладнання, щоб китайці самі могли налагодити виробництво легких видів озброєнь.

Щоб створити центри навчання в Китаї, були потрібні тисячі тонн бензину і спеціального обладнання, а Бірманська дорога і так була перевантажена. Тому було вирішено організувати центри підготовки китайського льотного складу в США, за рахунок коштів по ленд-лізу, і в жовтні в країну прибула перша група з 50 осіб, відправлених до Арізони, в Тандербердфілд, для навчання. Тоді ж по ленд-лізу Китаю було виділено 300 винищувачів (в основному Пі-66 і Пі-43) і 50 бомбардувальників (в основному "Локхід-Хадсон А-29" і "Дуглас-ді-бі-7"). Але ці літаки не потрапили в Китай через події Перл-Харбора.

У той час не так легко було знайти досить літаків для китайців. Однак виробництво винищувачів Пі-40 зросло в результаті угоди про стандартизацію, виробленої Об'єднаним авіаційним комітетом, і англійці погодилися поступитися Китаю 100 таких літаків, призначених для них за

контрактами за лютий - квітень 1941 року. Загальна торгова корпорація заплатила виробнику літаків: 8 мільйонів 900 тисяч доларів. З великими труднощами вдалося роздобути кулемети, боеприпаси, броню, але все ж в кінці лютого перші 36 літаків були відправлені з Нью-Йорка в тривале перевезення по морях, і всі вони в проміжок часу з травня по жовтень були доставлені в Рангун [34].

3.2. Поставки до Радянського Союзу за програмою ленд-лізу

В перші два місяці після підписання 1 жовтня 1941 року Московського протоколу, зі Сполучених Штатів відплили 28 кораблів з більш ніж 13 000 тонн різних вантажів для Радянського Союзу. Це було менше десятої частини поставок, обіцяних з боку США Радянському Союзу на 9 місяців, з жовтня 1941 року по червень 1942 року. За сім наступних місяців залишалося зробити ще багато.

Якраз тоді, коли програма допомоги Радянському Союзу переживала становлення, японці напали на США в Перл-Харборі і всі пересування по Тихому океану кораблів під американським прапором негайно припинилися. Подолати відстань між радянським Далеким Сходом і американським Західним узбережжям тепер могли тільки російські кораблі, так як Союз щодо Японії був нейтральною країною, але у СРСР було мало торгових суден, що підходять для тихоокеанського плавання.

Перший корабель з США в Перську затоку з товарами для СРСР відплив ще в листопаді, однак до виконання наміченого на ту осінь плану розширення портів, залізниць і шосе для поставок було ще далеко. Крім цього був тоді лише ще один шлях - через Північну Атлантику до Мурманська і Архангельська - найкоротший, але й найнебезпечніший. По ньому-то в першій половині 1942 року і перевозили більшу частину як американських, так і англійських вантажів, призначених для Радянського Союзу згідно з протоколом[19,с.231].

Нацисти надавали великого значення припиненню американських поставок Радянському Союзу. У Норвегії вони побудували ряд авіаційних баз для своїх бомбардувальників і винищувачів, а норвезькі фіорди зіграли для них роль добре захищених природних баз для підводних і надводних військових кораблів. З цього морського шляху кораблі могли пройти в Радянський Союз тільки під охороною сильних конвоїв, а в той час і американський, і англійський, і канадський флоти і без того ледь справлялися

з охороною морських шляхів в південно-західну частину Тихоокеанського регіону, в Індію, в Англію і на Близький Схід [2,с.351].

Програма постачання Радянського Союзу виникла порівняно пізно, і тепер її виконання перешкоджали потреби американських власних збройних сил, негайних заходів, які слід було приймати в Тихоокеанському регіоні, і програми допомоги, які слід було тоді ж виконувати в Англії, Китаї та інших країнах. Затримки ці були особливо значними щодо промислового обладнання, необхідного для радянського військового виробництва, для чого, як відомо, були потрібні багато місяців.

17 березня 1942 року президент Рузвельт розпорядився подати графіки "дат поставок матеріалів і відправки кораблів". Він писав Дональду Нельсону: "Я хочу, щоб всі військові матеріали, обіцяні згідно з протоколом, відправлялися за призначенням як можна швидше, незалежно від того, як це вплине на інші розділи нашої програми". Адміралу Ленд він писав: "В першу чергу слід здійснити поставки, передбачені Московським протоколом. Я хотів би, щоб ви виділили додаткову кількість кораблів, необхідних на центрально- і південноамериканському напрямках, незалежно від інших міркувань".

Такі ж листи були направлені ним у Військове і Військово-морське Міністерства. Це був, по суті, ряд наказів, а в тих жорстких обставинах - єдина надія на виконання умов протоколу [52,с.258].

Радянська програма почала розвиватися швидше. На той час головним атлантичним портом для поставок в Радянський Союз стала Філадельфія, яка була не настільки перевантажена, як Бостон. Все більше військових матеріалів відправлялося з заводів. У березні 1942 року поставки сягнули 214 000 тон проти 91 000 тонн за місяць до цього. З американських портів в Радянський Союз вирушило 43 кораблі - стільки ж, скільки в січні і лютому разом узятих. Однак 31 з них очікувала небезпечна подорож по Північній Атлантиці.

Згідно з Московським протоколом, в Радянський Союз надходили винищувачі Пі-40 "Керріс", північноамериканські Б-25 "Мітчелз", пікіруючі бомбардувальники "Дуглас ді-бі 7", а пізніше - бомбардувальники Ей-20. Для

радянського фронту були потрібні перш за все операції середнього і ближнього радіусу дії з метою підтримки наземних військ, а також обстрілу з кулеметів і бомбардувань військ противника, сконцентрованих у лінії фронту. Представники Америки, яким траплялося розмовляти з пілоти-червоноармійцями, розповідали, що на радянських військових величезне враження справили бойові якості американських Ей-20 в таких операціях.

Важливою причиною, чому радянській армії вдалося зберегти хороші комунікації по всьому фронту у 2000 миль, була та обставина, що американці відправили в Радянський Союз 189 000 польових телефонів і понад 670 000 миль проводів - достатня кількість, щоб 27 разів обернути ними Землю. І ще колючий дріт, якого було поставлено 45 000 тон, або 216 000 миль.

І ще один вид озброєнь, який високо оцінили червоноармійці, - американський автомат "Томсон-45", або просто "томмі". До кінця червня 1942 року американці відправили в Радянський Союз 75 000 таких автоматів і ще майже стільки ж з тих пір [16].

Значна втрата худоби в результаті компанії 1941 року призвела до крайньої нестачі шкіри в Радянському Союзі, і США, відповідно до Московського протоколу, відправили туди 10 500 тонн шевської шкіри. Але радянським заводам, навіть при такій допомозі, важко задовольнити потреби Червоної Армії, і внаслідок цього американці відправили туди ще 1,5 мільйона пар армійських чобіт, і цілих 3 мільйони - англійці.

Червона Армія зробила запит, чи не може Америка крім стандартних чобіт виготовляти для них "витяжні» - високі шкіряні чоботи на радянський кшталт, чудові по водонепроникним властивостям, які століттями робили в Росії вручну, зручні насамперед під час танення снігу та льоду. США стали шукати спосіб організувати фабричне виробництво таких чобіт. Це було нелегко, але все ж вони знайшли людину, яка знає про це буквально все, - колишнього главу царської взуттєвої фабрики.

Роль поставок озброєнь Червоної Армії по ленд-лізу під час боїв з Німеччиною влітку 1941 року важко оцінити вірно. Якщо говорити про брак в

Радянському Союзі конкретних військових матеріалів і техніки, як вантажівок або телефонів, то ленд-ліз зіграв тут важливу роль. Але в цілому обсяг поставлених військових матеріалів не надто великий [24,с.301].

Восени 1942 року США, Великобританія і СРСР підписали у Вашингтоні новий протокол про продовження програми допомоги СРСР до середини 1943 року. На той час стало ясно, що, незважаючи на появу нових доріг, транспорт все ще залишається вузьким місцем в організації допомоги Радянському Союзу. Рузвельт влітку 1942 року в меморандумі, зверненому до всіх, хто займався програмою поставок Союзу, висловив це так: "... Реальний критерій - це можливість доставити ці матеріали в Радянський Союз ... Ми ж повинні мати можливість сказати їм, що можемо дати їм майже все, що їм потрібно, але їм слід перерахувати ці товари в порядку найбільшої важливості, ми ж будемо виконувати їх замовлення в порядку, ними зазначеному".

Відповідно з цією ідеєю Вашингтонський протокол був складений у двох частинах: в першій перелічувалася максимальна кількість боєприпасів і інших військових матеріалів усіх типів, які могли відправити в СРСР США і Англія, а в другій вказувалося, скільки всього матеріалів може бути перевезено на кораблях. Тепер СРСР могли вибирати, що можна було відправити на кораблях з числа матеріалів, відправку яких американці могли гарантувати. Це був реалістичний підхід до проблеми. Справа в тому, що США виробляли для СРСР більше військових матеріалів, ніж могли відправити на кораблях [26,с.221].

У жовтні 1942 року було вирішено, що США замість Англії візьмуть на себе основний контроль за організацією поставок в Радянський Союз через Іран. Це повинно було полегшити англійцям можливість вести боротьбу з ворогом в Індії і на Близькому Сході. Командувачем військами в регіон Перської затоки був призначений генерал-майор Д. Коннолі, який привіз до Ірану команду хороших фахівців. Полковник Шінглер став керувати транспортом, полковник Юнт - трансіранською магістраллю, генерал-майор Рідлі став начальником штабу національних іранських формувань, полковник

Шварцкопф, глава поліції Нью-Джерсі, - радником іранської жандармерії. Були призначені і американські цивільні радники при іранському уряді. Головним фінансовим радником став доктор Мілспоуф, який перш служив у шаха.

Перехідний період зайняв кілька місяців, але в березні 1943 року перший повністю американський вантажний поїзд був відправлений по трансіранського дорозі в Тегеран. Американськими були дизельний локомотив і вагони; машиніст і всі інші люди, які обслуговують його, були з їх власних військових залізничників, а віз цей поїзд вантажі США для Радянського Союзу [42].

До травня 1943 року обсяг поставок в СРСР через Іран виріс в 2,5 рази в порівнянні з закінченням періоду англійського управління і в 10 разів у порівнянні з серпнем 1941 року і становив понад 100 000 тонн щомісяця. З тих пір цей обсяг ще зріс.

Крім поставок сировини і транспортного устаткування американська промислова програма для Радянського Союзу розвивалася більш повільно. Реальні результати в програмі поставок верстатів і фабричного обладнання американці отримали не раніше середини 1942 року. Доводилося нерідко переводити незнайому радянську специфікацію в американську промислову термінологію, перш ніж почати працювати. Були й випадки, коли деякі американські промисловці не бажали проводити будь-які верстати та обладнання для Радянського Союзу.

І все ж до кінця червня 1943 роки США відправили в Росію на 150 мільйонів доларів верстатів і різного промислового устаткування: фрезерних верстатів, дробарок, ріжучого інструменту, електричних печей, молотів, електромоторів, обладнання для буріння нафтових свердловин. Це лише невелика частина зразків американського верстатобудування, але все-таки значна допомога у зміцненні боєздатності Червоної Армії.

Ще було здійснено і ряд проектів, пов'язаних з малими обсягами поставок американської продукції, що, однак, має важливе значення для радянської військової промисловості. Один з них полягав у тому, щоб

допомогти радянським фахівцям зробити більше високооктанового бензину. У 1942 році нацистам не вдалося дістатися до основних радянських запасів нафти на Кавказі, а нафта і бензин відігравали значну роль в поставках по ленд-лізу з самого початку, так як у росіян були малі можливості з переробки нафти, особливо для отримання авіаційного бензину. Програма по нафтопродуктам містилася ще в Московському протоколі, але близько року знадобилося для того, щоб забезпечити необхідне обладнання. Однак з тих пір є вже значні успіхи. Було куплено і відправлено в Радянський Союз 6 нафтопереробних комплектів обладнання [47].

Після деякої затримки була виконана і програма випуску шин, коли США купили шинний завод компанії "Форд" в жовтні 1942 року. Все ж інше обладнання було відправлено в Радянський Союз в цьому році. Фордовський завод робив шини для легкових машин і з початку війни майже повністю не діяв. Після поставок в СРСР і відновлення роботи з його допомогою стало можливо проводити не менше мільйона шин для вантажівок на рік з радянських запасів синтетичної і натуральної гуми.

Третя програма пов'язана з генерацією електроенергії для радянських військових заводів в Зауралля і в спустошених німцями районах, відвойованих Червоною Армією. Ця програма почалася з трьох портативних генераторів, виготовлених для Китаю, але після закриття Бірманської дороги китайці дозволили передати їх Радянському Союзу. Потім було куплено кілька американських теплових електростанцій, демонтовано і відправлено до СРСР. Спочатку на кораблях, які вирушали в СРСР, все місце, не зайняте зброєю, заповнювали промислові товари, серед яких поступово все більшого значення набувала третя їх категорія. Разом з Україною Радянський Союз втратив майже всі райони виробництва цукру з буряка і близько однієї третини обсягу зернового виробництва. Нацистські захоплення обернулися для радянських людей і втратою значної частини виробництва свинини, картоплі та овочів. У грудні 1941 року Сполучені Штати Америки почали проводити тижневі конференції з радянськими представниками та представниками

Міністерства сільського господарства, щоб визначити можливість задоволення потреби СРСР в продовольстві. Засідали також і представники продуктових відомств Англії і Канади, так як канадська пшениця, як і продукти з інших частин Британської Співдружності, теж були потрібні Радянському Союзу [58].

У перші місяці 1942 року продуктивні поставки в СРСР майже цілком зводилися до борошна, пшениці і цукру, але радянська урядова закупівельна комісія, думаючи про майбутнє, зробила запит на велику кількість м'ясних консервів, жирів і масла. В СРСР взагалі не вистачало продуктів, але особливо білків і жирів, необхідних для підтримки боєздатності військ. З самого початку війни через поступово загострюючу продовольчу кризу в Росії змушені були ввести дуже жорстке нормування продуктів. Робочі на військових заводах досі отримували не більше двох третин раціону, вважається мінімально необхідним для підтримки хорошого здоров'я, а "білі комірці" та фахівці - і того менше.

Щоб підтримувати харчування в своїй армії на належному рівні, радянське керівництво протягом 1942 року не раз робили запити на продуктивні поставки по ленд-лізу, особливо на м'ясні консерви, жири, сушені боби і горох, сушені овочі та фрукти, але поставки всього цього були ще невеликі, бо потреба у військових матеріалах залишалася настільки нагальною, що великі продовольчі поставки почалися не раніше ніж у жовтні 1942 року, коли німці захопили багатий сільськогосподарський Північнокавказький регіон. Тоді необхідність продуктивних поставок швидко зросла, і до грудня продуктам іноді віддавався пріоритет перед сталлю.

Значна частина продовольства в Радянський Союз надходила у вигляді концентратів, яєчного порошку, згущеного і порошкового молока, висушених овочів. Саме в продуктивних поставках СРСР виявилася особлива цінність американського методу зневоднення продуктів, який почав застосовуватися з 1941 року. Американські лінії постачання радянських фронтів тягнуться через півсвіту. Посилаючи в СРСР один корабель з картоплею замість десяти і один

корабель з яйцями замість семи, завдяки їх зневодненню, було суттєво збільшено обсяг продуктових поставок в цю країну і звільнено багато місця на кораблях, в поїздах, на вантажівках, так необхідного для інших військових вантажів [31,с.325].

Незважаючи на брак жирів в СРСР, США були не в змозі відправляти туди багато вершкового масла, поставляючи замість нього свинячий жир, їстівне лляне масло, арахісове масло - замітники вершкового, як маргарин. До 30 червня 1943 було відправлено в СРСР всього близько 12 000 тонн вершкового масла - менш 1% обсягу американського виробництва. Більше ні в одну країну поставки вершкового масла не планувалися. Радянська сторона просила його спеціально для своїх поранених, для відновлення їх сил в госпіталях.

Хоча поставки продовольства в Радянський Союз були великі, вони, ймовірно, лише в малій мірі відповідали потребам Червоної Армії в калоріях, і нічого не залишалось цивільному населенню. Але якщо говорити про білки, вітаміни і мінеральні речовини, то, звичайно, цінність цих продуктів набагато більше. [26,с.321].

3.3. Допомога країнам Океанії та Азії

Допомога по ленд-лізу Австралії і Новій Зеландії зіграла величезну роль у війні в південній і південно-західній частині Тихоокеанського регіону. Більшість танків, літаків, військових вантажівок для австралійських військ, надійшли туди зі Сполучених Штатів Америки. У 1942 році американці відправили туди по ленд-лізу 1300 танків і понад 500 літаків. У 1943 році кількість поставок зброї по ленд-лізу істотно зросла, але деякі точні цифри поки є військовою таємницею.

Хоча більшість американських поставок по ленд-лізу в Австралію і Нову Зеландію представляли собою військові матеріали, але були і так звані цивільні товари. Ці товари не «вбивали японців», але і вони були дуже важливі для успішної підготовки контрнаступів Макартура і Хелсі. Це були верстати для заводів, де ремонтували військові літаки; листи олова для консервних банок, призначених американській армії; насіння і культиватори, за допомогою яких вирощувалися сільгоспкультури для харчування солдатів; вантажівки для постачання армії і ще сотні інших речей. Всі вони потрібні були для військових цілей, інакше не поставлялися б по ленд-лізу. Іноді здавалося, що деякі з цих речей зовсім не так потрібні, як верстати, насіння або вантажівки [39,с.189].

Програма ленд-лізу потрібна була аж ніяк не для того, щоб зробити легким цивільне життя в країнах-союзниках, а для підтримки тієї активності цивільного населення, яка необхідна для постачання фронту. Більш того, спільна військова програма породжувала значне навантаження на цивільне життя цих двох британських домініонів. У Новій Зеландії після важкого землетрусу в Веллінгтоні в серпні 1942 року не ремонтували будівель і купи каміння залишалися на вулицях багато тижнів, так як уряд не міг виділити для цього робітників, зайнятих на військовому будівництві для армії. Був період, коли весь цемент і велика частина лісу там були зарезервовані для військового будівництва, перш за все для американських військ.

В Австралії лише невелике число автомобілів було залишено для цивільних потреб, а вантажівки, крім військових, були забезпечені вугільними камерами згорання для заощадження бензину. Вся 21 тисяча вантажівок, які були надіслані до Австралії по ленд-лізу на вимогу генерала Макартура, використовувалася для важливих військових перевезень. Цивільні ж переїзди та перевезення - залізничні, автомобільні і водні - вироблялися в порядку особливої черговості. Система розподілу ресурсів в південній частині Тихоокеанського регіону по "взаємному ленд-лізу" вимагає яких-небудь жертв з боку всіх партнерів, і це як раз істотно важливо для спільних бойових дій під командуванням Макартура і Хелсі.

Перші японські війська увійшли до Бірми з Таїланду 15 січня 1942 року. За два наступні тижні вони зайняли позиції на берегах Мартабанської затоки і повернули на схід, до Рангуну. Ескадрильї англійських льотчиків та американські добровольці вели нерівні бої з переважаючими силами противника, але японці, незважаючи на втрати, атакували знову і знову. На початку лютого японці зуміли замінувати Рангунський порт авіаційними мінами, і порт виявився абсолютно відрізанним від зовнішнього світу. Потім в кінці того ж місяця вони зробили кидок на північ і перекрили північну залізницю, що веде в місто.

До падіння Рангуна 7 березня вдалося розвантажити до 50 тисяч тонн вантажів, доставлених туди по ленд-лізу. Значну частину їх складала техніка та сировина для китайських військових заводів, гармати, снаряди, значна кількість авіаційного обладнання, а також ліки і медичні матеріали. Але більш за все було обладнання для самої Бірманської дороги і будівництва нової залізниці до Куньміна: вантажівки, запасні частини, бензин, асфальт, техніка для будівництва доріг і багато іншого, необхідного для розширення доріг, призначених для здійснення поставок на фронті і військові заводи в Китаї.

Велика частина боєприпасів, гармат і 2000 вантажівок були доставлені в Китай по Бірманській дорозі, але значна частина пального і асфальту, близько тисячі вантажівок, а також частина сировини і верстатів виявилися в руках у

японців. Що сталося з іншими вантажами, призначеними для Китаю і зниклими в Бірмі, мабуть, ніхто точно вже не дізнається [47].

Після захоплення Бірми японцями єдиним шляхом, що зв'язував США з Китаєм, був повітряний шлях. Перш кілька літаків Китайської авіаційної корпорації літали з Калькутти і Рангуна через Мандалай в Куньмін. Після падіння Рангуна ці польоти проводилися з посадкою в верхній Бірмі, а після захоплення всієї Бірми японцями у Китайській авіакорпорації залишалися всього три американські літаки, на яких можна було літати з Індії в Китай. Потім, 8 квітня 1942 року, по цьому маршруту здійснив політ перший літак американських ВПС. Можливості постачання Китаю таким шляхом були невеликі, а в травні-червні Китайської авіаційної корпорації і американської військово-транспортної авіації було взагалі не до цього. Через швидке просування японців в Північно-Західній Бірмі виявилися в пастці велике число китайських і англійських військових, а також біженців. Тисячі людей були вивезені звідти по повітрю, але більшості довелося йти в Індію пішки через гірські джунглі. І це вдалося завдяки хорошим запасам провізії, медикаментів і боєприпасів, які регулярно доставлялися по повітрю на американських, англійських і китайських літаках і скидалися з парашутами.

В ту пору в Індії була велика кількість військ, але вони потребували американських і англійських літаків, танків і гармат. За першу половину 1942 року було послано в Індію по ленд-лізу цих та інших видів озброєнь на суму 60 мільйонів доларів, а в друге півріччя поставки більш ніж подвоїлися. Більшість цих вантажів доставлялися по морю, протягом довгого, двомісячного шляху навколо Африки, але бомбардувальники переганяли по недавно облаштованому трансафриканському повітряному шляху.

Під час кризи, що виникла на початку 1942 року, більша частина вантажів, відправлених до Індії морським шляхом, представляла собою зброю для фронту, але навіть тоді готові озброєння були єдиним видом поставок. У міру ослаблення кризи і зміцнення обороноздатності Індії Сполучені Штати Америки стали звертати увагу на допомогу іншого роду. Індійська

промисловість цілком могла виробляти військові матеріали на додаток до американських і англійських поставок, також варто додати, що Індія більш промислово розвинена, ніж це здається більшості американців. На захід і північний захід від Калькутти на 150-200 миль знаходиться трикутник території промислово розвиненого району, де є військові заводи, які вже майже 100 років тому почали виробляти 13-дюймові мортири і великі знаряддя для 32-фунтових снарядів. У цьому ж районі знаходиться найбільший в Британській імперії сталевий завод компанії "Тата", де господарі і робітники - індуси. Тут і Асансольський завод Бенгальської сталеві корпорації. Військові заводи Індії вже випустили велику кількість вибухових речовин, стрілецької зброї, боєприпасів. Колишні залізничні майстерні почали виробляти броневих автомобілі, а крім того, безліч дрібних майстерень по всій Індії пристосовані для військових потреб. Індійські верфі будують невеликі військові судна і мінні тральщики, а текстильні фабрики шують з бавовняної тканини легку форму, яку так потребують американські солдати в умовах спекотного індійського клімату. В Індії вже є фабрики, робоча сила, сировина, і, поставляючи сюди верстати і деяку кількість додаткової сировини, можна значно збільшити обсяги продукції, що випускається. З поставок в Індію до 30 червня 1943 року на суму в 0,5 мільярда доларів одну п'яту становили верстати, обладнання, метал для військових заводів [60,с.305].

Розділ 4. “Зворотній ленд-ліз” та спільні операції з країнами-союзниками

Прибуття американського контингенту в Північну Ірландію означало початок того, що стало називатися програмою "зворотнього ленд-лізу" і набуло міжнародних масштабів. Це була велика програма постачання і обслуговування американських військ за кордоном їх союзниками без оплати з боку США. Спочатку допомога англійців, як і поставки американцям зенітних гармат і аеростатів після Перл-Харбора, здійснювалася без всякої формальної угоди, оскільки "зворотній ленд-ліз" виник в силу обставин. Однак уже в лютому 1942 року було підписано з Англією Великий договір про ленд-ліз.

У цьому договорі йшлося, що Великобританія "зобов'язується допомагати зміцненню оборони США і забезпечувати для цього необхідні, наявні у неї в наявності матеріали, послуги, можливості та інформацію". Тепер англійці не тільки боролися з ворогом, а й бралися за забезпечення американської армії на основі ленд-лізу. У наступні місяці ці принципи втілювалися в дійсність. Згідно з виробленою тими ж американцями процедурою американські військові на Британських островах могли отримати потрібні матеріали або обладнання, просто звернувшись в англійську інтендантську службу. Представництво американської армійської служби постачання в Лондоні працювало в хорошому контакті з інтендантськими організаціями англійської армії. На всіх морських і повітряних базах і в центрах сухопутних військ США їх контингентам додавалися англійські офіцери господарської служби, щоб забезпечувати швидке їх постачання [50].

Під час обміну нотами між держсекретарем Халлом і лордом Галіфакс 3 вересня 1943 року було визначено суть "зворотнього ленд-лізу": "Якщо всім зазначеним можна ефективно забезпечити в Сполученому Королівстві або Британській колоніальній імперії, уряд Великобританії зобов'язується постачати США або їх збройні сили . . . військовим спорядженням,

боєприпасами ", а також" іншими матеріалами, послугами, можливостями, необхідними для збройних сил США ", а крім того," матеріалами та послугами, необхідними для військового будівництва, військових цілей та інших основних заходів в рамках спільних військових зусиль в межах Сполученого Королівства або Британської колоніальної імперії ". За межами своєї імперії англійці погодилися платити за військове будівництво, де це буде можливо.

Підполковник Шпігельберг з Центральної закупівельної ради США в Європі першим дав загальну картину "зворотнього ленд-лізу" з англійської сторони на початку 1943 року на слуханнях в Конгресі з питання про продовження Закону про ленд-ліз. Він привіз із собою об'ємні томи, які містять відомості з цього питання за період з 1 червня по кінець грудня 1942 року. Для слухань він розділив свої матеріали на категорії. У категорії "інженерні війська" в алфавітному порядку перелічувалося дуже багато: від асфальту і батарей до канатів і колючого дроту; в категорії "інтендантські війська" - житло, ковдри, камуфляж, консерви, цукерки і т. п., аж до складського обладнання. Артилерійські переліки починалися з амуніції і закінчувалися торпедними апаратами. Шпігельберг склав перші повні списки, що характеризують англійський "зворотній ленд-ліз", і оцінив обсяг цієї допомоги в 1 121 786 тонн, що дорівнює вантажу 370 кораблів. І це не рахуючи будівельних матеріалів для аеродромів, казарм і т. п., що дає ще до півтора мільйонів тонн. А з тих пір ці цифри ще й зросли. США отримували допомогу по "зворотньому ленд-лізу" в Австралії, Новій Зеландії, Індії, Африці, на Близькому Сході і т. д.

Навіть Радянський Союз і Китай, які зазнали величезних втрат, захищаючи свої країни, поставляли американцям військові матеріали і надавали деякі послуги. Китайці даром повернули всі Пі-40, що залишилися у них від тих, які вони закупили, і передали американській 14-ї авіаційній частині бензин з безцінних для них запасів. До СРСР Сполучені Штати Америки не посилали військ, але, коли американські кораблі приходили в радянські порти, Радянський Союз оплачував всі витрати по паливу,

продуктам, медичному обслуговуванню, а в разі необхідності - і ремонту суден [14].

З 1 червня 1942 по 30 червня 1943 року англійці витратили на "зворотній ленд-ліз" 871 мільйон доларів, і при таких темпах до кінця року могли витратити ще півмільярда. 56 мільйонів 900 тисяч доларів витратила індійська адміністрація. Ці цифри не включають допомогу, отриману американською стороною від англійців в Північній Африці і на Близькому Сході.

Якщо до цього додати 247 мільйонів доларів - вартість допомоги, отриманої по "зворотньому ленд-лізу" з Австралії і Нової Зеландії, - то допомога, надана американським військам країнами Британської Співдружності, складе 1 мільярд 175 мільйонів доларів.

Влітку 1943 року, після завершення виплати більшої частини заборгованості в 3 мільярди 600 мільйонів доларів Сполученим Штатам Америки за контрактами до ленд-лізу, англійці погодилися перенести принцип "зворотнього ленд-лізу" на цілий ряд поставок сировини і продовольства в США. Тепер США будуть отримувати з Англії без оплати каучук, хром, азбест, чай, какао і ще багато видів сировини і сільгосппродуктів, за які раніше уряд платив. Також велися переговори про укладення подібних угод і з іншими країнами Британської Співдружності [48,с.305].

Перед світанком 24 жовтня 1942 року англійська 8-я армія почала наступ проти військ Роммеля в районі Ель-Аламейна в Єгипті. Метою була туніська межа. У той же день великий експедиційний корпус відплив з США. Через добу ще два експедиційних корпуси відплили з Англії. Три флоти склалися з 700 кораблів, і це було найбільше в історії воєн одноразове переміщення по морю людей і техніки.

Восени, 24 жовтня англійці, американці і сили інших Об'єднаних Націй почали наступ, щоб через 6 місяців спільними зусиллями знищити армії осі чисельністю в півмільйона, очистити від ворога Африку і відкрити можливість для вторгнення на Сицилію і в Італію. Цьому наступу передувало багатомісячне планування і підготовка. Становлення могутності 8-ї армії, в

кінці кінців розтрощивши Роммеля, починалося ще влітку і восени 1941 року, коли стали надходити в Єгипет американські танки і літаки, коли почався розвиток трансфріканського повітряного шляху і американці разом з англійцями почали перетворювати Близький Схід в базу військового забезпечення. Північноафриканська експедиція вперше детально обговорювалася з Уїнстоном Черчиллем в січні 1942 року, а остаточне рішення і план були прийняті в липні в Лондоні, на зустрічі генерала Маршалла, адмірала Кінга з генералом Ейзенхауером і британським військовим командуванням.

Ні поразка Роммеля, ні окупація Північної Африки не були б можливі без єдності командування і постачання військ і тилу, які відпрацьовувалися протягом місяців. У всьому цьому істотну роль зіграло об'єднуючий вплив програми і самої ідеї "взаємного ленд-лізу" на спільні бойові операції. 18 листопада 1941 року, за 11 місяців до Ель-Аламейна, генерал Очінлек почав перший наступ проти Роммеля. Незважаючи на убогість ресурсів Черчилль відправив до Єгипту влітку і восени кілька сот танків і літаків, багато легких танків, перших "Генералів Грантів", а також сотні бомбардувальників Пі-40. Тоді Сполучені Штати Америки тільки починали завдяки ленд-лізу налагоджувати трансфріканський повітряний шлях. За допомогою всієї цієї військової техніки к 8 січня 1942 року англійцям вдалося відтіснити Роммеля до Тріполітанського кордону, але тут їм довелося зупинитися. У той час виникли труднощі з людьми і технікою через Тихоокеанську кампанію. Тим часом Роммель отримав підкріплення. Його контрнаступ 21 січня змусив англійців відступити на оборонні рубежі на півдні від району Тобрук. 26 травня Роммель знову контратакував, і через 18 днів 300 англійських і американських танків потрапили в пастку, і 230 з них були знищені. Тобрук упав, і 1 липня Роммель досяг Ель-Аламейна, всього в 75 милях від англійської військово-морської бази в Олександрії. Але в Ель-Аламейн англійці змогли втриматися. Вчасно прийшли підкріплення, і конвої через Червоне море привезли англійську й американську техніку. На початку липня Роммель знову

намагався атакувати, але його війська були відкинуті. Тепер уже йому були потрібні підкріплення [61].

Крім поставок літаків через Африку і навколо Африки, через Червоне море, був ще маршрут до Такораді на західному узбережжі Африки, де літаки збирали і переганяли в Єгипет. У критичні місяці після відступу англійців на Ель-Аламейн авіаносці постійно прибували південноатлантичним шляхом з вантажем винищувачів. З берегів Африки літаки переганяли по трансафриканському маршруту. У той же період зросли також поставки з США бомбардувальників, особливо "мародерів" і "Хавок". На час настання Монтгомері 24 жовтня американська сторона, на додаток до всіх літаків американської 9-ї авіаційної частини, послали по ленд-лізу або за допомогою прямого продажу 700 бомбардувальників для англійців і союзних сил. Літаки, які можна було хоча б частину шляху переганяти по повітрю, звичайно прибували за кілька днів, але всі танки, вантажівки, гармати доводилося перевозити морем, навколо мису Доброї Надії, за 70 днів з Америки і майже за такий же час з Англії [23,с.253].

8-а армія дуже потребувала в середніх танках. На час першого наступу, в листопаді 1941 року, Сполучені Штати Америки поставляли в основному легкі танки, такі як "Генерал Грант", який тільки увійшов у масове виробництво. Американські легкі танки значно поступалися важким німецьким. Але в 1942 році почали поставлятися англійцям у великих кількостях середні танки, спочатку "Генерал Грант" з 75-міліметровою гарматою і фіксованою вежею, а потім "Генерал Шерман" з 75-міліметровою гарматою і обертаючою вежею, як раз тоді, коли 8-а армія зазнала поразки, втративши багато бронетехніки. Станом на 24 жовтня 1941 року США передали англійцям по ленд-лізу або за готівку 900 середніх танків, в тому числі 300 "шерманів", а також 90 протитанкових гармат і 800 легких танків. Крім того, було відправлено 25 000 вантажівок і джипів, щоб забезпечити для 8-ї армії комунікації і додаткову мобільність.

Збільшення англо-американських поставок військових матеріалів на Близький Схід в 1942 році було додатковим навантаженням для шляху через Червоне море. Це завдання не можна було б виконати без роботи американських і англійських військових інженерів по перебудові портів, будівництву залізних і шосейних доріг. У 1941-1942 роках десятки таких програм здійснювалися американцями і англійцями в Єгипті, Еритреї та Леванте. Типовим прикладом може служити база біля Каїра. Там до середини 1942 року було в основному завершено роботи зі спорудження аеропорту, житла приблизно на 10 000 чоловік, госпіталю на 1000 ліжок, складів, майстерень по ремонту американських танків, літаків, вантажівок і артилерії. Там працювали американські військові інженери, механіки, інтендантські офіцери під командуванням генерал-майора Максвелла. Все це було споруджено і обладнано, в тому числі і на кошти та за допомогою техніки, яка надходила по ленд-лізу. Там проходять навчання тисячі американських військових і цивільних техніків по ремонту американських танків, вантажівок і артилерії [20,с.158].

Крім постачання союзних збройних сил в США було і інше важливе завдання на Близькому Сході: не допустити голоду і заворушень в тилу. Американці вели війну в чужих країнах, і їх бойові дії серйозно порушували їх нормальне цивільне життя.

Навесні 1941 року англійці створили в Каїрі Близькосхідний центр постачання. Сюди від урядів країн регіону надходили заявки на найнеобхідніші поставки і тут створювалася програма забезпечення мінімальних цивільних потреб по регіону в цілому. Зерно, борошно, цукор, добрива імпортувалися під контролем цього центру і розподілялися по першорядним потребам в різних країнах. Сотні тисяч тонн пшениці були ввезені з Канади та інших країн Британської Співдружності, щоб запобігти голоду. Частина пшениці була привезена і з США по ленд-лізу. У березні 1942 року США стали членом Близькосхідного центру постачання. Тепер основною метою його роботи стало сприяння місцевому виробництву продовольства,

щоб по можливості скоротити поставки продуктів з США та інших Об'єднаних Націй. Йшлося про відправку в цей регіон добрив, насіння, сільськогосподарського обладнання, заохочення ірригації і вирощування не експортних культур на зразок бавовни, а своєї пшениці, ячменю, рису і т. П.. Це означало і ведення боротьби з сараною: кілька її кампаній, в яких були задіяні ескадрильї літаків і безліч вантажівок, щоб забезпечити безпеку тилу, коли танки Роммеля погрожували американському фронту. Місця розмноження сарани були встановлені на узбережжі Перської затоки., В Ефіопії, де допомогу надавав імператор Хайле Селассіє, і в Саудівській Аравії, де допомога запропонував король Ібн Сауд. Отруйні речовини для винищення сарани розпорошували з літаків і розкидали з вантажівок. Не можна сказати, щоб ці дії 1942 року скінчилися повною перемогою, але вони допомогли заощадити сотні тисяч тонн зерна і досягти, можливо, найбільшого в боротьбі з сараною успіху на Близькому Сході за 2000 років. У цьому році боротьба з сараною відновилася, і знову, як в 1942 році, в ній брали участь літаки і вантажівки, надіслані по ленд-лізу. Тепер і Радянський уряд виділив літаки для цієї справи [31,с.257].

Країни Близького Сходу розширили з допомогою Сполучених Штатів Америки можливості самопостачання і постачання необхідними сільгоспродуктами країн Об'єднаних Націй. В Єгипті на тисячах акрів замість бавовни вирощували зернові та цукровий очерет. В Єгипті та Іраку вирощували рис, щоб компенсувати втрату рису, який надходив з Бірми. В Ірані, через поставки насіння по ленд-лізу, була впроваджена американська кукурудза. Ефіопія поставляла Об'єднаним Націям джут. Завдяки невеликій кількості техніки з США і Англії в Палестині і Єгипті налагоджено виробництво суперфосфатів, а в Ірані - місцеве виробництво антифризу для вантажівок; в Єгипті консервні заводи забезпечують англо-американські війська продуктами, а текстильні фабрики - формою; виробляють вони і цивільний одяг. Нам вдалося заощадити до мільйона тонн товарів, які інакше довелося б відправляти на Близький Схід. У цій програмі США брали участь

як через ленд-ліз, так і з комерційних каналах, але до половини цих поставок забезпечило Британську Співдружність. Майже всі поставки США по ленд-лізу здійснюються тут на основі так званого "ленд-лізу з відшкодуванням", так як ці країни зазвичай мають достатню кількість валюти для оплати. До літа 42-го ми виконали завдання по перетворенню великих тилкових районів в безпечну базу для початку наступу [43,с.114].

У липні-серпні 1942 року ВПС союзників, посилені американськими літаками, надісланими по ленд-лізу, почали знищувати джерела постачання Роммеля. Вони атакували ворожі порти і конвої в Середземномор'ї, а англійські підводні човни і невеликі військові кораблі топили суди з підкріпленнями для військ противника. До кінця літа Роммель, мабуть вирішивши, що зволікати більше не можна, 31 серпня почав новий наступ. Але генерали Гарольд Александер і Бернард Монтгомері, які командували англійськими і союзними силами, були готові до цього, і за 6 днів наступ німців було відбито. За наступні 7 тижнів Александер і Монтгомері підготували все для власного наступу. До вересня надійшли надіслані з США 70 днів назад танки "Генерал Шерман" і самохідні протитанкові гармати. До наступу все було готово.

Почалося воно з нальоту англійських і американських бомбардувальників і винищувачів на ворожі позиції. У ніч на 24 жовтня артилерія союзників, вироблена на англійських і американських заводах, відкрила масований вогонь найбільшої концентрації за весь час існування артилерії союзників. Потім почався наступ 8-ї армії - піхоти з Англії і країн Співдружності, а також частин "націй у вигнанні", американських і англійських танків з англійськими екіпажами і екіпажами союзників. На цей раз перевага завдяки "Шерманам" і 105-міліметровим самохідним гарматам була на боці союзників, і німецькі танкові частини були розгромлені. 4 листопада Роммель зазнав повної поразки і почав тотальний відступ.

Хотілося б повернутися до статистики. Американські джерела стверджують, що військової техніки та інших вантажів було поставлено на

суму близько 11 мільярдів доларів. Це внесок США. Чи включені в цю суму поставки в рахунок зобов'язань Великобританії чи ні, не повідомляється. Американці поставили 359000 вантажівок, 44000 джипів і 3700000 шин. Звіт Наркомату військової торгівлі, поміщений в "Правді" 11 червня 1944 року, докладно підраховує допомогу кожній з країн: США, Великобританії і Канаді. Хоча вантажі продовжували надходити ще цілий рік, можна уявити собі їх обсяги. Так, Великобританія на 30 квітня 1944 роки встигла поставити 5239 автомобілів і бронетранспортерів, Канада - 3410. Американці за цей час дали незрівнянно більше - 206000 автомобілів. Багато чого в Червоній Армії до ленд-лізу просто не існувало: розвідувальних і вантажних автомобілів-амфібій, важких тягачів з причепами для перевезення танків, бронетранспортерів[10,с.385].

Сталін, як під час, так і після війни не бажав афішувати допомогу союзників СРСР, щоб вінець переможця належав тільки йому. У післявоєнні роки, в умовах глобального протистояння СРСР і США, в офіційних виступах політичних і військових керівників Радянського Союзу і, відповідно, в "наукових" працях істориків-марксистів роль поставок по ленд-лізу оцінювалася як незначна і лицемірна. Уже в 1947 році Микола Вознесенський, тодішній член політбюро ЦК ВКП (б), заступник голови РНК СРСР і голова Держплану СРСР, визначив, що питома вага поставок по ленд-лізу склала всього лише 4% від загального промислового виробництва СРСР. З тих пір протягом десятиліть ця цифра, не маючи ні найменшого сумніву, фігурувала в радянських енциклопедіях і незліченних монографіях як єдино вірна. Більш того, під неї підганялися і масштаби поставок по конкретних видах бойової техніки. Так, наприклад, в книзі Е.Н.Кулькова "Правда і брехня про другу світову війну" стверджується, що в СРСР було поставлено літаків в обсязі 4% від радянського виробництва [46,с.278].

Але ось яку оцінку американським поставкам дає маршал Г.К. Жуков: «Зараз говорять, що союзники ніколи нам не допомагали ... Але ж не можна заперечувати, що американці нам гнали стільки матеріалів, без яких ми б не

могли формувати свої резерви і не могли б продовжувати війну ... Одержали 350 тисяч автомашин, та яких машин! .. У нас не було вибухівки, пороху. Не було чим споряджати патрони. Американці по-справжньому виручили нас із порохом, вибухівкою. А скільки вони нам гнали листової сталі. Хіба ми могли б швидко налагодити виробництво танків, якби не американська допомога сталлю [21,с.189].

А ось що говорить про постачання по ленд-лізу А.І. Мікоян: «Тепер легко говорити, що ленд-ліз нічого не значив. Він перестав мати велике значення багато пізніше. Але восени 1941 року ми всі втратили, і, якби не ленд-ліз, не зброя, продовольство, теплі речі для армії і інше постачання, ще питання, як пішло б діло [35,с.401].

І зараз існують різні думки про роль ленд-лізу в розгромі німецького нацизму і його союзників. Так, Черчілль назвав його "самим безкорисливим актом в історії всіх країн". Але найголовніша оцінка всього ленд-лізу укладена в словах того, по чийй вині до сих пір стільки розбіжностей і загадок - Сталіна. У листі президенту США Трумену від 11 червня 1945 року було відзначено, що "угода, на основі якої США протягом усієї війни в Європі поставляли СРСР в порядку ленд-лізу стратегічні матеріали і продовольство, зіграло важливу роль і в значній мірі сприяло успішному завершенню війни проти спільного ворога - гітлерівської Німеччини ".[17,с.251] Безперечно, така оцінка є єдино правильною і повністю відображає вдячність за допомогу радянському народу і Збройних сил СРСР, які в першу чергу відчували її результати.

Висновок

Таким чином, повертаючись до питання історіографії та ступеня досліджуваності даної проблеми, можна зробити висновок, що незважаючи на величезний масив робіт по ленд-лізу, слід зазначити, що тема до сих пір знаходиться на стадії збору інформації, як у вітчизняній, так і сучасній англо-американській історіографії ленд-лізу. Мало вивченою залишаються такі питання, як вплив поставок, послуг і програми ленд-лізу в цілому на тактику бойових дій, технологічну культуру в масовому масштабі, особливо слід зосередити увагу на ролі промислових поставок, таких як верстатів, виробничих ліній і так далі, роль програми ленд-лізу в розширенні знань союзників один про одного, розвитку досвіду толерантного ставлення до іншої культури. Мало відомо про «зворотній ленд-ліз», досвід, роботу і побут радянських місій і тренувальних програм в США і Великобританії, а також про ефективність використання окремих категорій поставок.

У серпні 1945 року президент США Гаррі Трумен оголосив про припинення дії програми ленд-лізу. Протягом 15 років після закінчення війни більшість країн, які отримували американську допомогу, уклали угоди з Вашингтоном про часткове погашення боргів по ленд-лізу. Конгрес погодився надати знижку на цей борг в розмірі 90 відсотків.

СРСР довгий час відмовлявся визнавати свої зобов'язання по ленд-лізу. Сталін і Молотов категорично відмовилися виплачувати борги по ленд-лізу. Це був один з найсерйозніших подразників в двосторонніх відносинах. А для США отримання оплати за ленд-ліз було справою принципу: американське суспільство історично побудоване на повазі умов угод, тому йому було абсолютно незрозуміло, чому радянське керівництво не хоче дотримуватись умов договору .

Проте, США і СРСР уклали відповідну угоду в 1972 році. Тоді СРСР зобов'язався поетапно виплатити США 722 млн доларів, перерахувавши

останній внесок в 2001 році. Після розпаду СРСР, борг по ленд-лізу прийняла на себе Росія.

Найбільший одержувач американської допомоги - Великобританія - завершила виплати в 2006 році. Існує думка, що ленд-ліз допоміг їй ледь не найбільше серед усіх країн-учасниць поставок, тому що Велика Британія найдовше воювала з нацистами, і відповідно більше всіх потребувала різноманітних ресурсів. В рамках ленд-лізу Радянський Союз отримував найрізноманітнішу військову техніку і матеріали, а також засоби зв'язку, які дозволили Червоній армії боротися набагато ефективніше. Є причина, по якій це було вкрай важливо, адже на пізній стадії війни Радянський Союз зіткнувся з нестачею людських ресурсів, і якби дії радянських військ не стали б більш ефективними, то жертв серед цивільного населення було б ще більше, а перемога прийшла б значно пізніше.

Варто відмітити, що все ж таки ленд-ліз мав наслідки, про які не думали люди, що запустили цю програму. Так, під час війни в Кореї американські солдати виявляли, що на озброєнні північнокорейської армії перебувають американські машини, які за кілька років до цього були поставлені радянським союзникам для битв зі спільним ворогом.

Хотілося б зазначити, що ленд-ліз був важливий з двох причин: перш за все, він був найбільшим внеском, який Сполучені Штати внесли в боротьбу союзників в перші два роки війни. За різними, в тому числі і географічними причинами було потрібно дуже багато часу, перш ніж Сполучені Штати Америки змогли зробити істотний вплив на хід кампанії. Ленд-ліз повністю досяг своєї мети, істотно прискоривши перемогу союзників над нацистською Німеччиною.

Список використаної літератури

1. Батлер Д.А. Большая стратегия. Москва: Природа, 1967. 246 с.
2. Богатуров А.Д Системная история международных отношений . 2000. 623 с.
3. Бережков В.М. Как я стал переводчиком Сталина. Москва, 1993. 337 с.
4. Басов А.В. Советский флот на защите социализма. Москва, 1985. 223 с.
5. Б.В. Соколов Правда о Великой Отечественной войне. Москва- Санкт-Петербург, 1998. 235 с.
6. Воробьёва Т. А., Збоев А. В., Калинин А. А., Костин А. А., Смольняк И. В., Чучкалов А. В. Встречными курсами: политика СССР и США на Балканах, Ближнем и Среднем Востоке в 1939—1947 гг.. Киров: 2014. 386с.
7. Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. Москва: ОГИЗ, Госполитиздат, 1947. 190 с.
8. Великая Отечественная война Советского Союза 1941– 1945: Краткая история. Изд. 3-е. Москва: Воениздат, 1984. 508с.
9. Закон о ленд-лизе: История США в документах — Перевод закона на русский язык. 35с.
10. Великая Отечественная война Советского Союза 1941– 1945: Краткая история. 507с.
11. Великая Отечественная война 1941-1945: Военно-исторические очерки в четырех книгах. Москва, 1999. 217с.
12. Внешняя политика Советского союза в период Отечественной войны: Документы и материалы. Москва, 1946. 141с.
13. Вольской Э.П. Вторая Мировая Война. Два взгляда. Москва: Мысль, 1995. 556 с.
14. В. Гаков. Зелёная цена Победы .Деньги : журнал. 2002. № 6. С. 38.
15. Горшков С.Г. Морская мощь государства. Москва: 1979. 416с.

16. Г.А.Куманев, Л. М. Чузавков. США и Англия: Военно-экономическое сотрудничество в годы Второй мировой войны: Новая и новейшая история. 1987. №2. С.40
17. Джонс Р.Х. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США в СССР во Второй мировой войне 1941 – 1945. Пер. с англ. А.Л. Андреева - Москва: ЗАО Центрполиграф, 2015. 350 с.
18. Дерейко І. І. . Ленд-ліз Енциклопедія історії України: редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. Інститут історії України НАН України. — Київ : Наук. думка, 2009. 784 с.
19. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. Москва: 1990. 10-е изд. 347с.
20. Институт военной истории МО РФ, Коллектив авторов. Боевой и численный состав вооруженных сил СССР в период Великой Отечественной Войны 1941-1945 гг. Статистический сборник №1. Москва: ИВИ МО РФ, 1994. 334 с.
21. Ирвинг Д. Разгром каравана PQ-17. Москва: 1971. 381с.
- 22.Иванян Э.А. История США. Москва: Дрофа, 2008. 571 с.
- 23.История войны на тихом океане Б.В. Бейко, В.С. Гривин, А.А. Искендеров, И.Г. Поздняков, Б.В. Раскин; под ред. Б.В. Поспелова. Москва: Рассвет, 1958. 416 с.
- 24.Израэлян, В.Л. Дипломатическая история Великой Отечественной войны. Москва: 1985. 477 с.
25. Иванов, Р.Ф. Сталин и союзники. 1941-1945 годы. Москва: 2005. 480 с.
- 26.Куманёв Георгий Александрович. Говорят сталинские наркомы. Смоленск : Русич, 2005. 632 с.
- 27.Комаров М. П. Ленд-лиз для Военно-морского флота СССР. СПб.: Морское наследие, 2014. 364 с.
28. Косторниченко В. Н. Нефть в системе ленд-лиза: нефтяной союз СССР и США в годы Второй мировой войны : Экономическая история. Обозрение. Вып. №11. Москва: 2005. С. 142—147.

29. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. Москва: Русские витязи, 2015. 368 с.
30. Кравченко И. С. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.. 2-е изд.. Москва: Экономика, 1970. С. 132.
31. Курасов В.В. Великая Отечественная война Советского союза 1941-1945. Краткая история. Москва, 1970. 630 с.
32. Кынин Г.П. Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны 1941-1945. Документы и материалы. Москва: 1983, 542 с.
33. Лука и Катюша против Ванюши. Техника и оружие. 1995. № 1, с.17-21.
34. Л. В. Поздеева. Англия и закон о ленд-лизе журнал Новая и новейшая история, № 4, 1961. С. 46-60.
35. Ленд-ліз. Юридична енциклопедія : ред. кол. Ю. С. Шемшученко .Київ : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 2001. 792 с.
36. Ленд-ліз .Митна енциклопедія : у 2 т. . І. Г. Бережнюк , ПП Мельник А. А., 2013. 472 с.
37. Л.Б. Кашеев Автомобили ленд-лиза. Москва: Харьков, 1998. 247 с.
38. Меллентин Ф., Бронированный кулак вермахта- Смоленск: Русич, 1999. 528 с.
39. Макинерни Д. США: история страны. Москва: Мидгард, 2009. 736 с.
40. М.В. Супрун Ленд-лиз и северные конвои 1941-1945гг Москва: Москва, 1997. 323 с.
41. Микрюков В.Ю. Война и политика: Армейский сборник. 2011. № 2. С. 46-50.
42. Народное хозяйство СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.: Статистический сборник. Москва: ИИЦ Госкомстата СССР, 1993. С. 55.
43. Н.Я.Зенкович Маршалы и генсеки. Москва: 1997. 162с.
44. Народное хозяйство СССР 1941—1945. 315с.
45. Орлов. А, Новоселов Б. Факты против мифов. Москва: 1986. 274с.

46. Паперно А. Л. Ленд-лиз. Тихий океан. Москва: 1998. 350с..
47. Петров П.С. Фактическая сторона помощи по ленд-лизу: Военно-исторический журнал, 1990. № 6. С.24-26
48. Пикуль В.С. Реквием каравану PQ-17. Москва: 1997. 587с.
49. Рыжков Н. И. Великая Отечественная. Ленд-лиз. Москва: Экономическая газета, 2012. 440 с.
50. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединённых Штатов Америки о торговле : Сборник торговых договоров и соглашений по торгово-экономическому сотрудничеству СССР с иностранными государствами. Москва: Экономика, 1977, С. 143—152.
51. Стеттиниус Эдвард. Ленд-лиз – оружие победы . Загадки ленд-лиза. Москва: Вече, 2000. 400 с.
52. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945 гг.. Москва: Андреевский флаг, 1997. 364 с.
53. Симонов К. М. Глазами человека моего поколения: Размышления о И. В. Сталине. Москва: АПН, 1989. С. 354.
54. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941-1945 гг.. Москва: 1997. С.18-20.
55. Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны. 1941-1945. Документы и материалы. Москва: 1983. 115с.
56. Санакоев Ш.П. Тегеран - Ялта - Потсдам: Сборник документов Ш.П. Санакоев. Москва: Издательство Международные отношения, 1970. 416 с.
57. Чадаев Я.Е. Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны. Изд. 2-е, перераб. и доп.. Москва: 1985. 169с.
58. Черчилль У. Мемуары, С.119-120.
59. Чернявский У. Г. Война и продовольствие: Снабжение городского населения в Великую Отечественную войну. Москва: 1964. 168с.
60. Черчилль, У. Вторая мировая война . Москва: 1998. , 1998. 384 с.

61. Шервуд Р. Указ. Соч. с. 606-607.
62. Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс: Глазами очевидца: пер. с англ.. Москва: 1985. с. 525.
63. Яковлев Н. Н. США и Англия во Второй мировой войне. Москва: 1961. с. 113-114.
64. Igor Lebedev. Aviation Lend-Lease to Russia: Historical Observations. New York: Nova Science Pub Inc, 1997. С. 16. 254 p.