Россия и Америка в XXI веке. 2013-2023

ISSN 2070-5476

URL - <http://rusus.jes.su>

Все права защищены

Выпуск № 2 Том . 2021

Военное присутствие США на Канадском Севере в 1940–1950-е годы: от «оккупационной армии» к единой системе ПВО

Володин Дмитрий Анатольевич

Институт США и Канады РАН

Российская Федерация, Москва

Аннотация

Во время Второй мировой войны и в начале холодной войны США осуществили в Канадской Арктике ряд крупных военных проектов. Канадское правительство оказалось перед сложным выбором. Эти проекты могли серьёзно ослабить суверенитет страны на Крайнем Севере. С другой стороны, отказ Канады от участия в их реализации грозил тем, что Соединённые Штаты реализовали бы эти проекты единолично. В результате канадское правительство одобрило все эти проекты, считая, что реально защитить суверенитет Канады в Арктике возможно только в рамках сотрудничества с Соединёнными Штатами в обороне континента.

Ключевые слова: Аляскинская автострада, Канол, арктические метеостанции, Линия «Дью»

Дата публикации: 19.07.2021

Ссылка для цитирования:

Володин Д. А. Военное присутствие США на Канадском Севере в 1940–1950-е годы: от «оккупационной армии» к единой системе ПВО // Россия и Америка в XXI веке. – 2021. – Выпуск № 2. URL: <https://rusus.jes.su/s207054760015852-4-1/>. DOI: 10.18254/S207054760015852-4

После двух войн с Соединёнными Штатами в XVIII–XIX веках в Канаде длительное время воспринимали южного соседа как угрозу, а главным гарантом своей безопасности видели Великобританию. В период между Первой и Второй мировыми войнами эта ситуация начала меняться. Тогдашнему канадскому руководству во главе с премьер-министром У.Л. Макензи Кингом становилось всё более тесно в рамках одного из доминионов Британской империи. В конечном счёте имперская конференция 1926 г. официально закрепляет равенство Великобритании и её доминионов.

² Этот курс на дистанцирование от метрополии создавал благоприятную атмосферу для укрепления отношений с Соединёнными Штатами, особенно с учётом того, что в 1931 г. по Вестминистерскому статуту Канада получила право на самостоятельное проведение внешней политики. Именно накануне Второй мировой войны началось сближение Канады и США в военно-политической сфере. На фоне растущей напряжённости в Европе и Восточной Азии соседи по Североамериканскому континенту начали рассматривать друг друга прежде всего как союзников в случае новой мировой войны. Получая 18 августа 1938 г. в канадском городе Кингстон степень доктора права от местного университета, американский президент Ф. Рузвельт от имени США объявил о гарантиях безопасности Канаде в случае угрозы ей от «враждебной империи». Макензи Кинг ответил взаимностью, пообещав сделать свою страну неприступной для нападения на Соединённые Штаты¹.

³ Военное взаимодействие двух стран резко ускорилося летом 1940 г. на фоне успеха немецкого блицкрига против Франции. Невозможность на тот момент с уверенностью рассчитывать на Великобританию как союзника подталкивала США и Канаду к установлению более прочных связей в сфере обороны. На встрече в Огденсберге 17 августа 1940 г. Рузвельт и Макензи Кинг договорились о создании Постоянного объединённого совета обороны (ПОСО). Составленный на паритетной основе из американцев и канадцев ПОСО должен был консультировать правительства обеих стран по вопросам, касающимся обороны континента. Таким образом, ставился знак равенства между безопасностью Канады и безопасностью США. Это, в свою очередь, открывало возможности для использования американских войск и гражданских специалистов на канадской территории в рамках совместной обороны.

⁴ Однако по-настоящему переломным моментом для военного союза США и Канады стало нападение Японии на Пёрл-Харбор в декабре 1941 г. Дело не только в том, что это повлекло за собой официальное вступление США во Вторую мировую войну (с Канадой это произошло ещё в сентябре 1939 г.). Вслед за объявлением Соединёнными Штатами войны Японии аналогичное решение приняла Великобритания и её доминионы, включая Канаду. Соединённые Штаты и Канада таким образом официально становились участниками одной военной коалиции.

⁵ У атаки японцев на Пёрл-Харбор помимо глобального измерения было и североамериканское. Как отмечает американский военный историк С. Дзубан, до 7 декабря 1941 г. военная активность США и Канады на континенте практически

полностью была сосредоточена на обороне восточного побережья. Однако, по его словам, «нападение на Пёрл-Харбор и связанная с этим угроза западному побережью и Аляске вызвала переориентацию американских военных усилий в Северной Америке. Аляска, чьи потребности до этого момента рассматривались как имеющие подчинённое значение по сравнению с нуждами войны в Атлантике и передовых тихоокеанских баз, получила более высокий приоритет с точки зрения выделения американских военных ресурсов»².

⁶ За несколько месяцев после нападения на Пёрл-Харбор численность американских войск на Аляске удвоилась с 21,5 тыс. до 40,4 тыс. человек, однако решающую роль в обеспечении её обороны должна была сыграть Канада. Американское руководство инициировало сразу несколько проектов, которые должны были обеспечить надёжную связь Аляски с остальной частью США через канадскую территорию.

⁷ Первый из них включал сеть аэродромов от Эдмонта (провинция Альберта) до Фэрбенкса (Аляска). Он был начат канадским правительством в конце 1930-х годов как гражданский, однако с началом войны приобрёл сугубо военное значение. 13 ноября 1940 г. ПОСО рекомендовал модернизировать эти аэродромы, чтобы обеспечить переправку американских боевых самолётов на Аляску транзитом через Канаду. Соответствующую инфраструктуру предписывалось создать на аэродромах Гранд-Прери, Форт Сент-Джон, Форт Нельсон, Уотсон-Лейк и Уайтхорс. К сентябрю 1941 г. все они были готовы «для использования в дневное время при хорошей погоде»³, а к концу этого же года были оснащены и радиостанциями. Однако первая же попытка США использовать эти объекты закончилась фиаско – потерей 30% посланных самолётов. В этой связи с весны 1942 г. между американским и канадским правительствами проходили переговоры о необходимости серьёзной модернизации данных аэродромов. США подключились к строительным работам лишь в 1943 г. Тем не менее, к концу завершения проекта (июль 1944 г.) американские расходы вдвое превысили канадские. Канадский автор М. Заслоу указывает, что из общей стоимости в 55 млн кан. долл. на США пришлось 37 млн. Аналогичные пропорции приводит и С. Дзубан – 40 млн. амер. долл. у США против 20 млн у Канады⁴. Стоит также отметить, что в конечном счёте основным получателем боевых самолётов через этот маршрут стала не Аляска, а Советский Союз. Аэродромы на Канадском Северо-Западе стали составной частью воздушной трассы Аляска – Сибирь (Алсиб). Из 8 646 самолетов, перегнанных по этому маршруту с 1942 г. по 1945 г., на долю СССР пришлось 7 930, а Аляски – лишь 716⁵.

⁸

Аляскинская автострада

Попытки США построить автомобильную дорогу через канадскую территорию к Аляске предпринимались до Второй мировой войны неоднократно. Фактически эта тема постоянно поднималась с 1920-х годов. Однако из раза в раз канадское правительство отказывалось поддерживать этот проект. Первоначально главным препятствием для Канады был финансовый вопрос: при больших

затратах экономическая выгода от него была бы сравнительно невелика. Достаточно сказать, что всё население Юкона в то время не превышала 4 тыс. человек. По мере роста военной напряжённости в 1930-е годы официальная Оттава всё больше и больше учитывала стратегическое значение данной автострады. Так, в ответ на очередное подобное предложение США в 1936 г., канадский генеральный штаб отмечал, что «строительство... автострады через Британскую Колумбию и Юкон стало бы серьёзным военным стимулом для Соединённых Штатов игнорировать нейтральный статус Канады в случае войны между США и Японией, опасность которую Канада должна избежать всеми возможными средствами»⁶.

⁹ Ситуация, однако, радикально изменилась после нападения Японии на Пёрл-Харбор. По сути, решение о строительстве Аляскинской автострады было принято Ф. Рузвельтом единолично в начале февраля 1942 г., а затем лишь проходило соответствующее бюрократическое оформление⁷. 26 февраля 1942 г., ссылаясь на угрозу для обороны и снабжения Аляски, ПОСО выступил с рекомендацией строительства дороги вдоль линии аэродромов на Канадском Северо-Западе. 5 марта 1942 г. рекомендация ПОСО была одобрена канадским правительством, а ещё две недели спустя страны обменялись дипломатическими нотами, завершив таким образом все юридические формальности.

¹⁰ В отличие от США, которые рассматривали строительство автострады исключительно с военной точки зрения, Канада отчётливо выделяла в этом проекте и политический фактор. Причём для некоторых представителей канадского руководства именно этот фактор и был решающим. Так, в докладной записке 3 марта 1942 г. помощник заместителя министра иностранных дел Канады Х. Кинлисайд оспорил значимость автострады для обороны Аляски, но при этом одобрил само решение о её строительстве. По его словам, «правительство Соединённых Штатов в настоящее время так сильно настаивает на необходимости дороги, что канадское правительство, возможно, не может позволить себе оказаться в ситуации, когда оно запрещает Соединённым Штатам наземный доступ к Аляске»⁸.

¹¹ В марте 1942 г. к месту строительства автотрассы начали прибывать войска из Инженерного корпуса США. Уже к концу октября 1942 г. их усилиями была проложена временная дорога протяжённостью 1 523 мили между Досоном-Криком и Фэрбенксом, а к ноябрю следующего года была построена и постоянная двухполосная автострада. Три четверти всей трассы проходило по территории Канады, и после завершения войны этот участок был передан ей в собственность. Весь этот проект обошёлся американским налогоплательщикам в 147 млн амер. долларов⁹.

¹² Канол – третий крупный проект США на Канадском Севере в годы Второй мировой войны – предусматривал обеспечение топливом американских войск на Аляске за счёт поставок канадской нефти, добываемой в Норман-Уэлсе (Северо-Западные Территории). Для этой цели планировалось уже к осени 1942 г. пробурить девять дополнительных скважин на этом месторождении, проложить оттуда нефтепровод до Уайтхорса и построить в Уайтхорсе нефтеперерабатывающий завод для переработки 3 тыс. баррелей нефти в день.

Позднее было принято решение протянуть ещё несколько более коротких нефтепроводов от Уайтхорса (так называемые Канол-2, Канол-3 и Канол-4). В конечном счёте проект оказался не нужен ни США, которые, как оказалось, впустую потратили 134 млн долл., ни Канаде, руководство которой опасалось установления американского контроля над нефтедобычей на Канадском Северо-Западе.

¹³ Эти три проекта кардинально изменили облик Канадского Северо-Запада. Помимо дорог, аэродромов и нефтепроводов американцы построили вдоль Аляскинской автострады множество объектов никак не связанных с военными нуждами, начиная от водоочистных сооружений и заканчивая театрами и бейсбольными площадками. Всё это сопровождалось наплывом в регион десятков тысяч американских военных и гражданских специалистов.

¹⁴ Первым обратил внимание на американский «захват» Канадского Севера верховный комиссар Великобритании в Канаде М. Макдональд. Совершив поездку по региону в марте 1943 г., он был настолько потрясён размахом развёрнутых американцами работ, что довёл свою обеспокоенность до канадского правительства. 31 марта 1943 г. он выступил на заседании военного комитета при кабинете министров, а неделю спустя передал канадскому правительству подробную записку о выводах из своей поездки. Макдональд обращал внимание на два момента: колоссальный и долгосрочный эффект американских проектов на Канадском Севере, а также очень слабый контроль канадских властей за их реализацией. По словам Макдональда, к северу от Эдмонта на находилось большое количество американских военных и гражданских специалистов, а также представителей американского бизнеса. Военнослужащие США открыто называли себя «оккупационной армией». В своей записке Макдональд рекомендовал направить в Эдмонтон специального комиссара, который осуществлял бы надзор за всеми американскими военными проектами на Канадском Северо-Западе. Это предложение было практически сразу одобрено канадским правительством. На заседании военного комитета 7 апреля 1943 г. было также дано поручение заместителю министра горнодобывающей промышленности и природных ресурсов Ч. Камзеллу подготовить доклад о текущей ситуации с американскими военными проектами в Канаде. Данный доклад, представленный 13 апреля 1943 г., во многом подтвердил серьёзность ситуации. Так, Камзелл отмечал, что по состоянию на апрель 1943 г. на Канадском Северо-Западе находилось 9 337 американских военнослужащих, а также 14 570 рабочих из США. Причем к лету 1943 г. количество американских рабочих должно было возрасти до 46 тыс. человек. Численность же канадских рабочих, занятых в этом регионе, не превышала 7 тыс., а присутствие канадских военных ограничивалось несколькими сотнями¹⁰.

¹⁵ Доклад Камзелла лишь укрепил мнение канадского руководства о необходимости более пристального наблюдения за американскими проектами. Осуществлять такой контроль должен был специальный уполномоченный, которым стал бригадный генерал У. Фостер. Показательно, что помимо официального круга обязанностей, прописанных в указе, уполномоченный получил от премьер-министра и секретные инструкции. Ссылаясь на необходимость эффективного использования ресурсов и важность обеспечения

суверенитета, политическое руководство прямо ставило перед Фостером задачу повышения канадского участия в оборонных проектах на севере страны¹¹.

¹⁶ После доклада Макдональда и на фоне военных успехов антигитлеровской коалиции в 1943 г. в Канаде усилилось критическое отношение к военному присутствию США на Канадском Севере. Оно всё больше рассматривалось не как защита, а как потенциальная угроза суверенитету Канады над этой частью страны. С середины 1943 г. официальная Оттава берёт курс на «выдавливание» США со своих северных территорий. В рамках этой политики «канадизации» военный комитет 18 июня 1943 г. принял решение, что правительство должно приобретать права на все земли, необходимые Соединённым Штатам для их оборонных нужд в Канаде. Лишь после этого такие участки земли должны передаваться США. Кроме того, 7 июля 1943 г. было также решено, что все уже арендованные американцами участки земли должны перейти в собственность канадского правительства. В сентябре 1943 г. в Соединённые Штаты была отправлена специальная нота с уведомлением о новом порядке получения земель в Канаде, и в ответной ноте (март 1944 г.) американская сторона приняла эти условия. В июне 1944 г. Оттава также согласилась выплатить Вашингтону 76 млн амер. долл. в качестве возмещения американских расходов при строительстве аэродромов в Канаде.

¹⁷ Однако уход американцев с Канадского Севера оказался крайне недолгим. Практически сразу после окончания Второй мировой войны Соединённые Штаты и Советский Союз из союзников превратились в противников. Важную роль в таком быстром изменении отношения сыграло так называемое «дело Гузенко» – побег шифровальщика И. Гузенко из посольства СССР и раскрытие им обширной советской разведывательной сети в Северной Америке.

¹⁸ С весны 1946 г. Вашингтон начал буквально заваливать Оттаву предложениями по использованию Канадского Севера в своих военных целях. В частности, 30 апреля 1946 г., действуя через ПОСО, США запросили разрешение на регулярные (три раза в неделю) пролёты американских бомбардировщиков В-29 через Канадскую Арктику. Канада в данном случае выступала как средний участок этого маршрута, а его начальным и конечным пунктами были американские авиабазы Микс-Филд (Исландия) и Лэдд-Филд (Аляска). В качестве целей операции под кодовым названием «Поларис» американская сторона указывала получение опыта пилотирования бомбардировщиков в условиях Арктики; определение навигационных сложностей и путей их преодоления; проверку надёжности связи; изучение движения арктических воздушных масс¹². Также в конце апреля 1946 г. и также через ПОСО американская сторона направила обращение о продлении до мая 1947 г. работы в Канаде трёх радионавигационных станций Лоран (Logan), развёрнутых для проведения совместных американо-канадских военных учений «Маск-окс». Персонал и оборудование для этих станций, размещённых в Досон-Крике, Хэмлине и Гимли, был предоставлен американцами. Ещё через две недели, 14 мая 1946 г. в Оттаве получили запрос Министерства ВМС США на проведение операций в арктических водах Канады летом 1946 и 1947 годов.

¹⁹ Все эти предложения американцев были достаточно быстро и безболезненно одобрены канадской стороной. Совершенно по-другому

развивалась ситуация с запросом США о создании метеостанций на островах Канадского арктического архипелага.

20

Арктические метеостанции

Идею развёртывания таких станций начал лоббировать ещё в годы Второй мировой войны один из руководителей Американского метеорологического бюро Ч. Хаббард. В конечном счёте ему удалось убедить американского сенатора О. Брюстера в начале 1945 г. внести законопроект, предусматривавший «развитие международной сети метеонаблюдения в приполярных районах»¹³. Данный законопроект был принят Конгрессом 12 февраля 1946 г. и в тот же день подписан президентом Г. Трумэнном.

²¹ 1 мая 1946 г. советник американского посольства в Оттаве Л. Кларк передал в канадский МИД официальный запрос США о создании метеостанций на островах Канадского арктического архипелага. Предусматривалось строительство в 1946 г. одной метеостанции в центре западной части архипелага и ещё трёх станций в 1947 г. вдоль его западной стороны. Канада имела право самостоятельно определить степень своего участия в этом проекте. Причём Кларк специально подчёркивал, что США «никоим образом не намерены нарушать канадский суверенитет»¹⁴. Фактически всё, что было нужно американцам от Канады, это быстрое согласие, поскольку США хотели развернуть первую станцию уже в 1946 году. Рассчитывая на автоматическое одобрение, американская сторона начала запасать стройматериалы в Бостоне и размещать объявление о найме метеорологов для станций ещё до того, как обратилась за разрешением к канадским властям.

²² Несмотря на заверения американцев, именно вопрос о суверенитете стал ключевым для канадского правительства в вопросе о метеостанциях. Уже 6 мая 1946 г. руководитель 3-го политического отдела МИД Р. Макдонелл предложил получить от американцев официальное признание суверенитета Канады над пространством к северу от её континентальной части. Против этой идеи, однако, выступил руководитель юридического отдела МИД Э. Хопкинс, указывая, что такое канадское предложение показало бы США неуверенность Канады в своих правах на этот регион. Кроме того, необходима была консолидированная позиция всех канадских ведомств, чтобы поднимать вопрос о суверенитете.

²³ В середине мая 1946 г. в Оттаве прошли первые прямые переговоры между канадцами и американцами по вопросу арктических метеостанций, на которых Ч. Хаббард лично изложил основные детали проекта. План Хаббарда предполагал создание двух основных метеостанций – в Уинтер-Харборе (остров Мелвилл) и Туле (Гренландия) – и трёх передовых – на северо-западном побережье острова Банкс, на острове Принс-Патрик и на западной стороне острова Элсмир (или же на острове Аксель-Хейберг). Интересно, что как только закончилась совместная сессия, и канадцы стали обсуждать американское предложение между собой, сразу же возник вопрос о суверенитете. Представитель Министерства горнодобывающей промышленности и природных ресурсов Дж. Райт от имени своего ведомства, курировавшего весь Канадский Север через бюро по делам Северо-Западных

Территорий и Юкона, обратил внимание, что метеостанции будут развёрнуты на отдалённых островах Архипелага, на которые у Канады «крайне слабые права с точки зрения эффективной оккупации»¹⁵.

²⁴ Тем не менее, к концу мая 1946 г. консолидированная позиция всех канадских ведомств заключалась в том, чтобы одобрить строительство станций. Даже Министерство горнодобывающей промышленности и природных ресурсов было готово поддержать проект при юридических гарантиях, что станции будут считаться канадскими, а весь их персонал, включая и американцев, будет подпадать под действие местных законов.

²⁵ В дискуссию, развернувшуюся в канадском правительстве вокруг проблемы суверенитета над арктическими островами, попытался включиться и тогдашний посол в США Л. Пирсон. В письме 5 июня 1946 г. исполняющему обязанности заместителя министра иностранных дел Х. Ронгу он предложил, чтобы Канада воспользовалась нуждой США в таких станциях и добилась от них официального признания канадского арктического сектора. Однако канадское руководство отвергло эту идею. Ронг указывал на несколько моментов:

²⁶ во-первых, любое такое обращение к США демонстрировало бы неуверенность Канады в принадлежности ей островов Арктического архипелага; во-вторых, общая позиция США по непризнанию любых территориальных претензий, основанных на секторном принципе; в-третьих, нежелательное привлечение внимания к канадско-американским оборонным проектам на севере Канады¹⁶.

²⁷ На фоне согласия Оттавы на все прошлые аналогичные просьбы для США стало полной неожиданностью решение канадского правительства 27 июня 1946 г. отклонить предложение о строительстве метеостанций. Решающим фактором стала позиция премьер-министра Макензи Кинга, считавшего, что решение по этому вопросу не должно приниматься в отрыве от формулирования общей основы сотрудничества двух стран в обороне Северной Америки.

²⁸ В результате США пришлось провести дополнительную разъяснительную работу, которая происходила как непосредственно с Кингом (28 октября 1946 г. состоялась его встреча в Белом доме с президентом Г. Трумэном), так и через ПОСО. В начале ноября 1946 г. американская сторона передала канадским властям новый запрос о строительстве метеостанций, подчеркнув важность и срочность этого вопроса для США.

²⁹ Лучшее понимание Канадой военных планов США в Северной Америке и своего места в этих планах было достигнуто в конце 1946 – начале 1947 г. В середине декабря 1946 г. в Оттаве состоялся обмен мнениями между политиками и высокопоставленными военными двух стран и произошла сверка взглядов как по общей стратегической обстановке в мире, так и применительно к двусторонним оборонным отношениям в Северной Америке. Ещё через месяц кабинет министров одобрил рекомендацию ПОСО о принципах сотрудничества вооружённых сил двух стран, которые предусматривали:

³⁰ - обмен военнослужащими; - сотрудничество в испытаниях вооружений и проведении совместных учений; - взаимное использование военных объектов; - принятие общих моделей и стандартов в производстве вооружений; - недопущение нарушения суверенитета каждой из сторон¹⁷.

³¹ 12 февраля 1947 г. эти принципы были обнародованы в виде совместного заявления двух стран о сотрудничестве в сфере обороны.

³² Теперь, когда канадское руководство договорилось с США об общих принципах военного сотрудничества, включая и гарантии канадскому суверенитету в Арктике, создались все условия и для одобрения проекта строительства метеостанций на канадских арктических островах. 28 января 1947 г. соответствующее решение принял кабинет министров, а публично об этом было объявлено двумя неделями позднее.

³³ На встрече в Оттаве в конце февраля 1947 г. представители двух стран согласовали места размещения станций и характер участия каждой из сторон в проекте. Согласно плану, в 1947 г. должны были открыться две станции – в Уинтер-Харборе и у пролива Юрика (западная часть острова Элсмир). Персонал каждой станции должен был состоять из равного количества канадцев и американцев, но руководителем должен быть только канадец. США брали на себя также поставку оборудования, доставку грузов и собственно строительство станций.

³⁴ Первой, 7 апреля 1947 г., была введена в эксплуатацию станция Юрика, все грузы для строительства которой были доставлены американскими ВВС с авиабазы Туле (Гренландия). В то же время из-за сложной ледовой обстановки в проливе Мелвилл вторая станция была сооружена не в Уинтер-Харборе, а в Резольюте (остров Корнуоллис).

³⁵ В 1948 г. были открыты ещё две станции – Моулд-Бей (остров Принц Патрик) и Изаксен (остров Эллеф-Рингнес). Наконец, в 1950 г. была построена последняя станция – Алерт (северная оконечность острова Элсмир).

³⁶ Официальная Оттава с самого начала старалась увеличить свою роль в работе станций, считая это крайне важным с точки зрения демонстрации своего суверенитета над островами Арктического архипелага. Однако всё упиралось в нехватку ресурсов, как материальных, так и людских. С середины 1950-х годов Канада смогла полностью переключить на себя снабжение станций, но полный контроль над ними был установлен лишь в 1972 г., когда весь их персонал стал канадским. Исключительно канадский характер станций с 1972 г. был подчёркнут и их переименованием, в настоящее время они носят название Высокоширотных арктических станций (High Arctic Weather Stations).

³⁷

Линия «Дью»

Идея развёртывания радиолокационных станций (РЛС) в Североамериканской Арктике для предупреждения об атаке советских бомбардировщиков обсуждалась американскими и канадскими военными уже в

1946 г. В тот момент эта идея не получила дальнейшего развития. В отсутствии у Советского Союза дальней бомбардировочной авиации трата огромных средств на такой проект выглядела совершенно неоправданной.

³⁸ Ситуация резко изменилась в конце 1940-х годов. В 1948 г. Советский Союз впервые публично продемонстрировал свои бомбардировщики дальнего радиуса действия, а ещё через год произвёл первое испытание ядерного оружия. Неблагоприятно для США развивалась и международная обстановка. В 1949 г. к власти в Китае пришли коммунисты, а в июне 1950 г. вспыхнула Корейская война.

³⁹ В этих условиях Вашингтон вновь вернулся к идее создания противоздушной обороны (ПВО) Северной Америки. В сентябре 1950 г. американский президент Г. Трумэн одобрил директиву 68 Совета национальной безопасности США (СНБ-68). Ссылаясь на резко возросшую угрозу со стороны Советского Союза, документ отмечал необходимость «обеспечить адекватную оборону от воздушной атаки по Соединённым Штатам и Канаде»¹⁸.

⁴⁰ В апреле 1951 г. Оттава и Вашингтон одобрили создание «Сосновой линии» (Pinetree Line) – цепи из 33 радаров на канадской территории вдоль 50-й параллели. По условиям соглашения, две трети расходов на её строительство и обслуживание брали США, а оставшуюся треть – Канада. «Сосновая линия» стала первой и самой южной из тех трёх линий дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО), которые были развернуты двумя странами на канадской территории в 1950-е годы.

⁴¹ Сразу после завершения сооружения «Сосновой линии» (1954 г.) Канада уже самостоятельно приступила к строительству более северной линии радаров – «Среднеканадской линии» (Mid-Canada Line). Данная система в количестве 98 РЛС была размещена вдоль 55-й параллели. Привлекательность «Среднеканадской линии» для Оттавы заключалась в её сравнительной дешевизне по сравнению с размещением радиолокационных станций в северных широтах. Это, с одной стороны, позволяло канадскому правительству показать Вашингтону, что оно серьёзно относится к необходимости усиления противоздушной обороны Северной Америки, а, с другой – не допустить дальнейшего наращивания американского военного присутствия на своей территории.

⁴² Однако в Вашингтоне, наоборот, наибольший интерес вызвала возможность максимального вынесения на север радаров ПВО. После принятия директивы СНБ-68 в США было проведено несколько исследований о возможности развертывания радиолокационных станций через всю Североамериканскую Арктику. Решающую роль сыграл доклад, подготовленный в августе 1952 г. так называемой Летней исследовательской группой им. Линкольна (Lincoln Summer Study Group) под руководством Р. Оппенгеймера. Её участники рекомендовали американскому правительству развернуть линию ДРЛО за пределами Северного полярного круга, чтобы получить максимально раннее предупреждение о советской воздушной атаке¹⁹.

⁴³ 31 декабря 1952 г., в последние дни своего второго президентского срока, Г. Трумэн утвердил директиву СНБ-139 о создании системы дальнего радиолокационного обнаружения, «способной предупредить за три-шесть часов до

нанесения удара о самолётах, приближающихся к Соединённым Штатам с любых вероятных направлений»²⁰. В рамках этой директивы Министерству обороны США выделялось 20 млн долл. на развёртывание нескольких экспериментальных РЛС на севере Американского континента.

⁴⁴ Хотя в Оттаве об американских планах разместить радиолокационные станции в Североамериканской Арктике узнали осенью 1952 г., реагировать канадское правительство начало только после получения информации о принятии Вашингтоном соответствующего политического решения. Крайне важным стало уже первое обсуждение этого проекта канадским кабинетом министров 21 января 1953 г. Докладчик, глава МИД Л. Пирсон, нарисовал своим коллегам предельно мрачную картину, указывая, что растущая военная активность США на островах Арктического архипелага угрожает суверенитету Канады над ними. На тот момент главную опасность Пирсон видел не в прямых претензиях на острова, а в установлении США «фактического суверенитета» над ними²¹. Хотя другие министры и сам премьер-министр Л. Сен-Лоран согласились с серьёзностью ситуации, единственным практическим результатом стало решение возобновить работу Консультативного комитета по развитию Севера.

⁴⁵ 31 января 1953 г. американцы передали канадской стороне официальный запрос о строительстве двух радиолокационных станций – на острове Хершел и в Аклавике. Согласие от Оттавы было получено в считанные дни, однако сооружение этих двух объектов должно было регулироваться теми же правовыми принципами, что и создание «Сосновой линии». В силу срочности вопроса для США Канада отказывалась от требования об обязательном использовании при строительных работах канадских организаций, рабочей силы и материалов, тем не менее, был обеспечен её полный контроль над реализацией проекта. В частности, Канада сохраняла права на землю, передаваемую США для сооружения станций, строительство и установка оборудования должна была происходить «после консультаций и согласия канадских властей», использование и оплата рабочих должны были осуществляться в соответствии с канадским трудовым законодательством. Кроме того, было предусмотрено создание Совместной военной исследовательской группы (Joint Military Study Group) для рассмотрения наиболее важных аспектов ПВО Северной Америки и возможности создания линии ДРЛО на севере континента. Канадская сторона специально подчёркивала, что согласие на развёртывание двух экспериментальных станций не означает одобрение всей системы²².

⁴⁶ Несмотря на сильные сомнения в эффективности радаров и возможные негативные последствия для суверенитета Канады над арктическими островами, решающим фактором стала чрезвычайная заинтересованность США в этом проекте. 25 сентября 1953 г. американский президент Д. Эйзенхауэр подписал директиву СНБ-159/4. Ссылаясь на первое испытание Советским Союзом термоядерного оружия (август 1953 г.), документ провозглашал недостаточность существующей системы обороны Североамериканского континента. Появление у СССР нового, гораздо более мощного оружия, придавало особую важность как можно более раннему предупреждению о советской воздушной атаке. Логично, что идея развёртывания радиолокационных станций получила наивысший приоритет американского руководства. Подчёркивалось, что если Северная

канадская линия дальнего радиолокационного обнаружения будет признана осуществимой и одобрена Канадой и США, она «должна быть развёрнута так быстро, как это возможно»²³. Также говорилось, что проект с двумя экспериментальными станциями в Канадской Арктике должен реализовываться «с максимальной скоростью».

⁴⁷ Во время визита в Канаду в середине ноября 1953 г. Эйзенхауэр лично поднял вопрос о необходимости укрепления обороны Северной Америки в условиях растущей советской угрозы.

⁴⁸ В начале июня 1954 г. Совместная военная исследовательская группа представила руководству двух стран доклад с рекомендацией «развёртывания линии дальнего радиолокационного обнаружения через самую северную в практическом смысле часть Северной Америки»²⁴.

⁴⁹ Канадское руководство быстро осознало, какую важность этому проекту придаёт Вашингтон и какими разрушительными последствиями для отношений двух стран грозит отказ от него. Как отмечалось на заседании кабинета министров 11 августа 1954 г., если Канада не соглашается на развёртывание Линии (ДРЛО) или даже на какое-либо участие в проекте, она столкнётся с предложением, чтобы Соединённые Штаты строили, укомплектовывали людьми и эксплуатировали Линию исключительно как американский проект, и что фактически Канада не может отказать Вашингтону²⁵. И на следующем заседании неделю спустя канадское правительство дало «принципиальное согласие», однако точный характер участия Канады в проекте должен был определиться позднее. Официальное соглашение о строительстве Линии «Дью» (Distant Early Warning Line – DEW Line) было подписано 16 ноября 1954 года.

⁵⁰ Детали стали известны в результате обмена дипломатическими нотами между двумя странами в мае 1955 года²⁶. Как только Л. Пирсон представил в Палату общин 20 мая 1955 г. текст соглашения о строительстве Линии «Дью», на правительство посыпались обвинения за уступки США. В частности, лидер Прогрессивно-Консервативной партии, «официальной оппозиции», Дж. Дифенбейкер призвал правительство раскрыть точную долю расходов Канады на строительство, чтобы высчитать таким образом реальную степень канадского суверенитета в Арктике²⁷. Критика этого проекта в Канаде продолжалась всё время, пока шло развёртывание радиолокационных станций на севере страны. Так, например, огромный резонанс получила статья редактора журнала «Маклинз» Р. Аллена, что строительство Линии «Дью» «может превратить десятую часть Канады в самую северную банановую республику»²⁸.

⁵¹ Тем не менее, 31 июля 1957 г. Линия «Дью» в составе 22 РЛС и протяжённостью 8 046 км (включая 5 944 км по канадской территории) была официально введена в эксплуатацию. А уже на следующий день было подписано американо-канадское соглашение об образовании совместного Командования по противовоздушной обороне Северной Америке (НОРАД). Данное командование, переименованное в 1981 г. с противовоздушной на воздушно-космическую оборону, продолжает и в настоящее время оставаться краеугольным камнем канадско-американских отношений в сфере обороны.

Заключение

Американская военная активность на севере Канады, явившаяся результатом Второй мировой войны и начавшейся сразу вслед за ней холодной войны, заставила канадское руководство под новым углом взглянуть на обеспечение суверенитета страны в этом регионе. Было убедительно продемонстрировано, что суверенитет нельзя воспринимать исключительно как юридическую категорию, и что его невозможно сохранить только лишь дипломатическими нотами. Соответственно, суверенитет де-юре неразрывно связан с суверенитетом де-факто. Канадское руководство осознало, что обширные американские военные проекты на севере страны подрывают фактический суверенитет Канады над этим регионом. Однако проблема была сложнее. Дело в том, что отказ Канады от поддержки американских инициатив в Канадской Арктике – что на первый взгляд должно было обеспечить максимальную защиту канадского суверенитета – наоборот, создавал ещё большую угрозу, поскольку США в таком случае могли пойти на реализацию этих проектов в одиночку со всеми негативными последствиями для суверенитета Канады. Представители канадского правительства очень чётко отдавали себе отчёт, что все эти проекты, будь это Аляскинская автострада или Линия «Дью», Соединённые Штаты воспринимают как критически важные для себя и, соответственно, не остановятся ни перед чем для их реализации. Таким образом, для Канады с учётом гигантского неравенства в потенциалах со своим южным соседом наиболее оправданной тактикой было сотрудничество с Вашингтоном, чтобы в рамках такого сотрудничества максимально защитить свой суверенитет в Арктике.

Примечания:

1. Канада, 1918–1945: Исторический очерк. - М.: Мысль, 1976, с. 359-360.
2. Dzuiban S. Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945. - W.: Office of the Chief of Military History, 1959, p. 199.
3. Eyre K. Custos Borealis: The Military in the Canadian North. - Peterborough: NAADSN, 2020, p. 70.
4. См.: Zaslow M. The Northwest Expansion of Canada, 1914-1967. - Toronto: McClelland and Stewart, 1988, p. 215; Dzuiban S. Op. cit., p. 213.
5. Eyre K. Op. cit. p. 77.
6. Ibid., p.78.
7. См.: Поздеева Л.В. Канада в годы Второй мировой войны. - М.: Наука, 1986, с. 160; Учаев А.Н. Вооружённые силы Канады во Второй мировой войне: управление, оснащение, участие в боевых действиях. Диссертация на соискание учёной степени доктора исторических наук. М. 2018. с. 97.
8. Documents on Canadian External Relations (Далее: DCER). Vol. 9. 1942-1943. - Ottawa: Canadian Government Publishing Centre, 1980, p. 1183.
9. Zaslow M. Op. cit. p. 217.
10. DCER. Vol. 9. 1942-1943. - Ottawa, 1980, p. 1574.
11. Ibid., p. 1585.
12. DCER. Vol. 12. 1946. Ottawa, 1977, p. 1542.

13. Woitkowitz J. Making Sense of the Arctic: U.S.-Canadian Foreign and Defense Relations and the Establishment of JAWS and the DEW Line, 1944-1957 (Unpublished doctoral thesis). University of Calgary. 2018. p. 110. Available at: [>>>](#) (accessed 10.04.2021).
 14. DCER. Vol. 12. 1946. Ottawa, 1977, p. 1544.
 15. Ibid., p. 1553.
 16. Woitkowitz J. Op. cit. p.128.
 17. DCER. Vol. 13. 1947. - Ottawa, 1993, p. 1485.
 18. A Report to the National Security Council by the Executive Secretary. NSC 68. 14.04.1950. Available at: [>>>](#) (accessed 11.04.2021).
 19. Woitkowitz Op. cit. p. 195; Schaffel K. The Emerging Shield: The Air Force and the Evolution of Continental Air Defense, 1945-1960. - W.: Office of Air Force History, p. 176.
 20. Report to the National Security Council by the Acting Executive Secretary of the Council. NSC 139. 31.12.1952. Available at: [>>>](#)
 21. DCER. Vol. 19. 1953. - Ottawa, 1991, p. 1047.
 22. DCER. Vol. 19. 1953. - Ottawa, 1991, p. 1060.
 23. Report to the National Security Council by the Executive Secretary. NSC 159/4. 25.09.1953. Available at: [>>>](#) (accessed 11.04.2021).
 24. DCER. Vol. 20. 1954. - Ottawa, 1997, p. 988.
 25. Ibid., p. 1018.
 26. См.: Exchange of Notes Between Canada and the United States of America Governing the Establishment of a Distant Early Warning System in Canadian Territory. 5.05.1955. Canada Treaty Series. 1955. No. 8. Available at: [>>>](#) (accessed 11.04.2021).
 27. Canada. House of Commons Debates. 20.05.1955. Available at: [>>>](#) (accessed 11.04.2021).
 28. Allen R. Will D.E.W. Line Cost Canada Its Northland // Maclean's, 26.05.1956, p. 17.
-

Библиография:

1. Канада, 1918–1945: Исторический очерк. - М.: Мысль, 1976, с. 359-360.
2. Dzuiban S. Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945. - W.: Office of the Chief of Military History, 1959, p. 199.
3. Eyre K. Custos Borealis: The Military in the Canadian North. - Peterborough: NAADSN, 2020, p. 70.
4. См.: Zaslow M. The Northwest Expansion of Canada, 1914-1967. - Toronto: McClelland and Stewart, 1988, p. 215; Dzuiban S. Op. cit., p. 213.
5. Eyre K. Op. cit. p. 77.
6. Ibid., p.78.
7. См.: Поздеева Л.В. Канада в годы Второй мировой войны. - М.: Наука, 1986, с. 160; Учаев А.Н. Вооружённые силы Канады во Второй мировой войне: управление, оснащение, участие в боевых действиях. Диссертация на соискание учёной степени доктора исторических наук. М. 2018. с. 97.

8. Documents on Canadian External Relations (Далее: DCER). Vol. 9. 1942-1943. - Ottawa: Canadian Government Publishing Centre, 1980, p. 1183.
9. Zaslow M. Op. cit. p. 217.
10. DCER. Vol. 9. 1942-1943. - Ottawa, 1980, p. 1574.
11. Ibid., p. 1585.
12. DCER. Vol. 12. 1946. Ottawa, 1977, p. 1542.
13. Woitkowitz J. Making Sense of the Arctic: U.S.-Canadian Foreign and Defense Relations and the Establishment of JAWS and the DEW Line, 1944-1957 (Unpublished doctoral thesis). University of Calgary. 2018. p. 110. Available at: <http://hdl.handle.net/1880/106511> (accessed 10.04.2021).
14. DCER. Vol. 12. 1946. Ottawa, 1977, p. 1544.
15. Ibid., p. 1553.
16. Woitkowitz J. Op. cit. p.128.
17. DCER. Vol. 13. 1947. - Ottawa, 1993, p. 1485.
18. A Report to the National Security Council by the Executive Secretary. NSC 68. 14.04.1950. Available at: www.history.state.gov/historicaldocuments/frusv01/d85 (accessed 11.04.2021).
19. Woitkowitz Op. cit. p. 195; Schaffel K. The Emerging Shield: The Air Force and the Evolution of Continental Air Defense, 1945-1960. - W.: Office of Air Force History, p. 176.
20. Report to the National Security Council by the Acting Executive Secretary of the Council. NSC 139. 31.12.1952. Available at: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1952-54v06p2/d958>.
21. DCER. Vol. 19. 1953. - Ottawa, 1991, p. 1047.
22. DCER. Vol. 19. 1953. - Ottawa, 1991, p. 1060.
23. Report to the National Security Council by the Executive Secretary. NSC 159/4. 25.09.1953. Available at: <https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1952-54v02p1/d92> (accessed 11.04.2021).
24. DCER. Vol. 20. 1954. - Ottawa, 1997, p. 988.
25. Ibid., p. 1018.
26. CM.: Exchange of Notes Between Canada and the United States of America Governing the Establishment of a Distant Early Warning System in Canadian Territory.

5.05.1955. Canada Treaty Series. 1955. No. 8. Available at: <https://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101010> (accessed 11.04.2021).

27. Canada. House of Commons Debates. 20.05.1955. Available at: <https://www.lipad.ca/full/1955/05/20/1/> (accessed 11.04.2021).

28. Allen R. Will D.E.W. Line Cost Canada Its Northland // Maclean's, 26.05.1956, p. 17.

The US military presence in the Canadian North in the 1940s – 1950s: from an "occupation army" to a unified air defense system

Dmitry Volodin

*Institute for the U.S. and Canadian Studies of the Russian Academy of Sciences
Russian Federation, Moscow*

Abstract

During World War II and at the beginning of the Cold War the United States carried out a number of major military projects in the Canadian Arctic. The Canadian government faced a difficult choice. These projects could seriously weaken the country's sovereignty in the High North. On the other hand, Canada's refusal to participate in their implementation threatened that the United States would implement these projects alone. As a result the Canadian government approved all these projects, believing that it is really possible to defend Canada's sovereignty in the Arctic only through cooperation with the United States in the defense of the continent.

Keywords: Alaska Highway, Canol, Arctic Weather Stations, DEW Line

Date of publication: 19.07.2021

Citation link:

Volodin D. The US military presence in the Canadian North in the 1940s – 1950s: from an "occupation army" to a unified air defense system // Russia and America in the 21st Century. – 2021. – Issue 2. URL: <https://rusus.jes.su/s207054760015852-4-1/>. DOI: 10.18254/S207054760015852-4