

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

# ПОЛЯРНЫЕ КОНВОИ

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА  
В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

БИБЛИОТЕКА  
ПОЛЯРНЫХ  
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

Библиотека полярных исследований

Никита Кузнецов

**Полярные конвои.  
Вторая мировая война  
в Советской Арктике**

«Паулсен»

2014

УДК 84  
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

**Кузнецов Н. А.**

Полярные конвои. Вторая мировая война в  
Советской Арктике / Н. А. Кузнецов — «Паулсен»,  
2014 — (Библиотека полярных исследований)

ISBN 978-5-98797-082-9

Одна из интереснейших страниц в истории Второй мировой войны - это эпопея полярных конвоев, «северная сага о героизме, отваге и выносливости». Ее героями стали военные и торговые моряки СССР и стран - участниц антигитлеровской коалиции. Арктическим маршрутом на судах доставляли в советские порты военную технику и оружие, боеприпасы и продовольствие, полученные от США по ленд-лизу. Трудно переоценить значение этих поставок в приближении победы.

УДК 84  
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-98797-082-9

© Кузнецов Н. А., 2014  
© Паулсен, 2014

## Содержание

Ленд-лиз и северные конвои	8
Расстановка сил на Северном морском театре	11
Принципы формирования конвоев	13
Конец ознакомительного фрагмента.	15

# Никита Кузнецов

## Полярные конвои. Вторая мировая война в Советской Арктике

© Paulsen, 2014

© Кузнецов Н. А., 2014

\* \* \*

На эсминце капитан Джеймс Кеннеди —  
Гордость флота англичан, Джеймс Кеннеди.  
Не в тебя ли влюблены, Джеймс Кеннеди,  
Шепчут девушки страны: «Джеймс Кеннеди»...

Вызвал Джеймса адмирал: «Джеймс Кеннеди!  
Вы не трус, как я слышал, Джеймс Кеннеди.  
Ценный груз доверен вам, Джеймс Кеннеди,  
В ССР свезти друзьям, Джеймс Кеннеди».

Ранен дважды, но пришёл Джеймс Кеннеди.  
Груз в советский порт привёл Джеймс Кеннеди.  
«Как вы храбро дрались, сэр Джеймс Кеннеди!»  
«Я – британский офицер, Джеймс Кеннеди!»

Так, под градом вражьих пуль Джеймс Кеннеди  
Ходит Мурманск-Ливерпуль Джеймс Кеннеди.  
И британский офицер Джеймс Кеннеди  
Носит орден ССР Джеймс Кеннеди!

Эти строки из веселой джазовой композиции, написанной в 1944 г. С. Фогельсоном (и негласно запрещенной вскоре после окончания войны), очень хорошо отражают героическую и трагическую эпопею северных конвоев 1941–1945 гг., героями которой стали военные и торговые моряки СССР и стран-союзников.



Картина английского художника Ч. Пирса «Приход одного из конвоев в Мурманск». Из собрания Национального морского музея Великобритании



Командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головко встречает подводников, вернувшихся из очередного похода



Адмирал Д. Тови, командовавший в 1940–1943 гг. флотом Метрополии

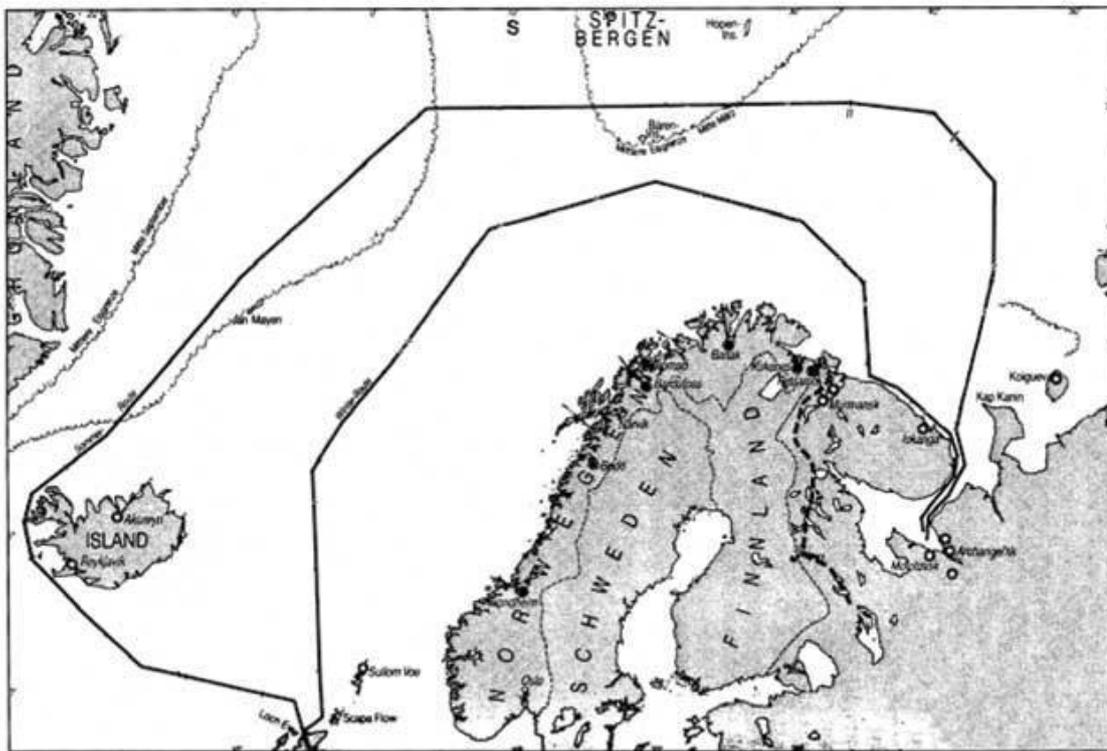
## Ленд-лиз и северные конвои

- 11 марта 1941 г. – президент США Ф. Рузвельт подписал закон о ленд-лизе
- 12 июля 1941 г. – соглашение СССР и Великобритании о совместных действиях против Германии
- 20–29 июля 1941 г. – организация британских военно-морских миссий в Архангельске и Мурманске
- 21–31 августа 1941 г. – переход первого конвоя «Дервиш» из Исландии в Архангельск
- 29 сентября – 1 октября 1941 г. – конференция в Москве представителей СССР, США и Великобритании
- 4 ноября 1941 г. – 19 июня 1942 г. – переход ледокола «Красин» с Чукотки в Архангельск
- 7 марта 1942 г. – гибель парохода «Ижора»
- 1 мая 1942 г. – гибель крейсера «Эдинбург»
- 11 июня 1942 г. – правительства СССР и США подписали «Большой договор о ленд-лизе»
- 27 июня – 28 июля 1942 г. – переход и разгром конвоя PQ-17
- 31 декабря 1942 г. – «Новогодний бой» между силами охранения конвоя JW-51B и немецкой эскадрой
- 12–20 мая 1945 г. – переход последнего конвоя JW-67 из Шотландии в Мурманск
- 21 августа 1945 г. – правительство США сделало заявление о прекращении поставок по ленд-лизу
- 18 октября 1972 г. – подписание соглашения между СССР и США об урегулировании расчетов по ленд-лизу

История Второй мировой войны показала пример необыкновенно успешного технико-экономического сотрудничества стран – участниц антигитлеровской коалиции. Нависшая угроза фашизма и общие цели в войне позволили государствам выработать единую стратегию, важное место в которой занимала экономическая взаимопомощь. В ее основе лежали принципы американского закона о сдаче в наем или аренде. Эта система получила название «ленд-лиз» (англ. – lend-lease, от lend – давать в займы и lease – сдавать в аренду). В годы войны поставки от США по ленд-лизу шли в 42 страны. В займы или в аренду получали военную технику, оружие, боеприпасы, снаряжение, стратегическое сырье, продовольствие и многое другое. Эти поставки сыграли важную роль в приближении победы над Германией и ее сателлитами.

Расходы США на эти цели за период с 11 марта 1941 г. по 1 августа 1945 г. составили 46 млрд. долларов (около 13 % всех военных расходов США за годы войны и более 50 % американского экспорта). Больше всего помощи получили Великобритания (более 30,2 млрд. долларов) и СССР (более 11,2 млрд. долларов). В виде «обратного ленд-лиза» в Америку поставлялись различные (главным образом дефицитные) товары из других стран на сумму около 7,4 млрд. долларов.

11 марта 1941 г. закон о ленд-лизе подписал президент США Ф. Рузвельт (до 7 ноября 1941 г. грузы шли в счет кредита в 90 млн. долларов, официально же договор о ленд-лизе был подписан 11 июня 1942 г.).



Зимний и летний пути движения конвоев из Шотландии в Мурманск и Архангельск

12 июля 1941 г. СССР было заключено соглашение с Великобританией о совместных действиях против Германии. В соответствии с договором, начиная с 16 августа 1941 г., Советскому Союзу был предоставлен кредит в 10 млн. фунтов стерлингов из расчета выплаты 3 % годовых сроком на 5 лет. 29 сентября – 1 октября 1941 г. в Москве состоялась конференция представителей СССР, США и Великобритании, на которой было достигнуто соглашение о поставках Советскому Союзу техники, боеприпасов, стратегического сырья и военных материалов. В обмен на грузы военного назначения СССР обязался поставлять в Великобританию хромовую и марганцевую руду, золото, платину, пушнину, лес.



Эсминец Северного флота в походе

Грузы перевозились различными маршрутами: тихоокеанским, трансиранским и арктическим. Северным путем было поставлено 4 млн. т грузов, что составило 22,7 % от общего количества. Этот путь был самым коротким, но и наиболее опасным. Кригсмарине (немецкий военно-морской флот) и Люфтваффе (военно-воздушные силы Германии) вели настоящую охоту за каждым конвоем (временным формированием из охраняемых судов и обеспечивающих безопасность их перехода морем боевых кораблей), выходившим из портов Шотландии, а затем Исландии в советские порты. Но, несмотря на это, движение конвоев продолжалось на протяжении всей войны, и жизненно важные для фронта и для победы грузы – от танков до тушенки – постоянно доставлялись.

И. М. Майский, в 1932–1943 гг. советский чрезвычайный и полномочный посол в Великобритании, сказал в своей речи еще в годы войны: «Русские конвои – это северная сага о героизме, отваге и выносливости. Эта сага будет жить вечно, и не только в сердцах вашего народа, но также и в сердцах советских людей, которые справедливо видят в ней один из наиболее поразительных примеров сотрудничества между союзными правительствами, без которого общая победа была бы просто невозможна».

Эпопея северных конвоев – это пример не только сотрудничества воюющих против общего врага государств, но и боевого братства военных и гражданских моряков разных стран, выполнявших свой долг, постоянно рискуя жизнью. О наиболее ярких эпизодах этой страницы Второй мировой войны в Арктике, о значении поставок по ленд-лизу северным путем мы и хотим рассказать читателю.

## Расстановка сил на Северном морском театре

Швейцарский историк Ю. Майстер, говоря о начальном периоде войны, отмечает: «Хотя и было известно, что Советский Союз, начиная с 1933 г., имел в Баренцевом море военно-морские базы и корабли, число которых продолжало расти, немцы не подготовили с самого начала план ведения боевых действий в этих водах. Немецкое военно-морское командование, видимо, не рассчитывало на то, что Англия начнет немедленно помогать Советскому Союзу, поставляя через северные порты материалы и продовольствие. В гитлеровском плане «Барбаросса» не учитывалась возможность операций советских или немецких сил в северных морях».

К началу войны на северном театре военных действий (в Норвегии) находились финский и германский отряды кораблей, главной задачей которых было обеспечение вывоза никеля из Варангер-фьорда. Финский отряд (сторожевик «Турья», минный заградитель «Руя», вооруженные пароходы «Сурсари» и «Аунус», два катера) базировался на Петсамо (ныне Печенга). В Киркенесе находились 4 немецких патрульных катера 17-й флотилии. В группировку также входили три норвежских миноносца, два соединения кораблей и катеров охраны водного района. После начала войны командование Кригсмарине стало усиливать свои силы на Севере. 11 июля 1941 г. в Норвегию прибыла 6-я флотилия эскадренных миноносцев в составе пяти единиц, затем две подводные лодки и учебный артиллерийский корабль «Бремзе», использовавшийся как минный заградитель. В дальнейшем силы постоянно наращивались. Изрезанность береговой линии Норвегии и наличие незамерзающих портов создавали для противника благоприятные условия базирования и защиты прибрежных коммуникаций.

В 1941 г. на Севере немецкая авиация (подразделения 5-го воздушного флота), насчитывавшая 90 самолетов, численно уступала советской. Но это компенсировалось качественно – половину из них составляли бомбардировщики.

Кажущаяся слабость морских сил противника на Севере сыграла важную роль в принятии решения о доставке грузов, получаемых от союзников, именно морским путем, который к тому же был и самым коротким. Для выбора места базирования флота в июле 1941 г. в Мурманск вылетел британский адмирал Ф. Вайан. По его предложению были отклонены варианты размещения базы на Кольском полуострове (прежде всего – из-за слабой противоздушной обороны) и на Шпицбергене. Было решено отправлять конвои из Исландии. Начиная с сентября 1942 г., они стали отправляться с базы на острове Лох-Ю в Шотландии.

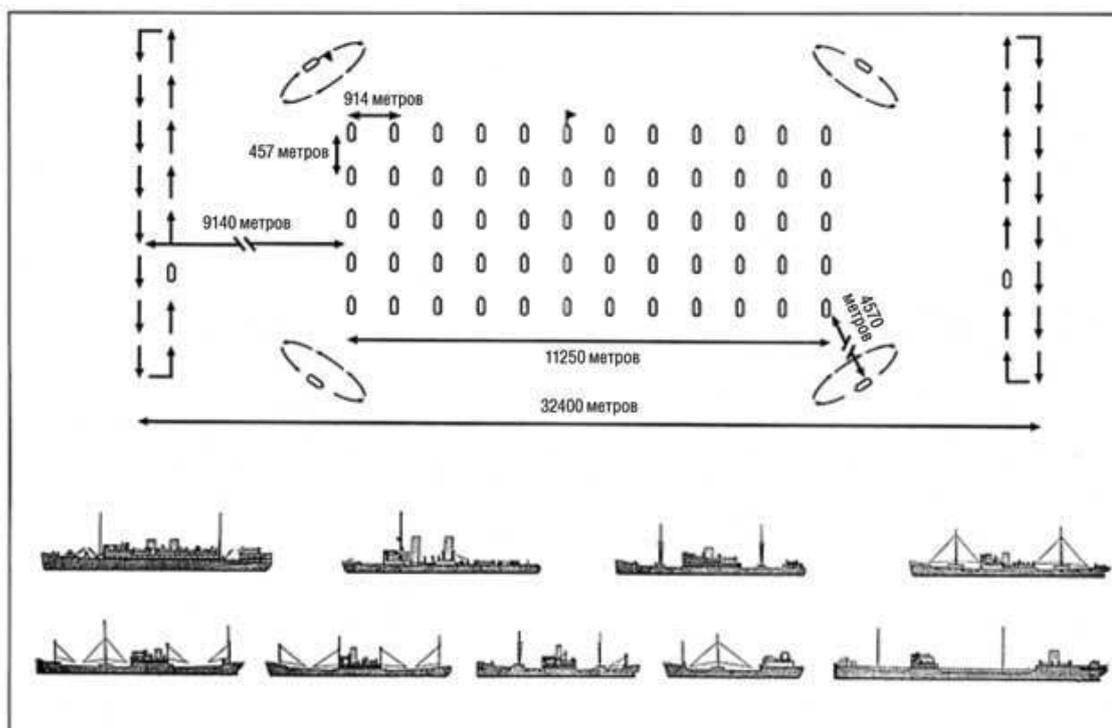


Немецкие подводные лодки типов VIII C и IX A в Готенхафене, 1942 г.

20 июля 1941 г. британская военно-морская миссия была создана в Архангельске, а 29 июля – в Мурманске. Интересно отметить, что вплоть до 1943 г. их официальной задачей было недопущение захвата немцами советского флота (так скептически оценивали англичане советские вооруженные силы). В октябре 1941 г. в советском Главном морском штабе был создан Отдел внешних коммуникаций, отвечавший за обеспечение торгового мореплавания и перевод кораблей и судов с одного театра военных действий на другой. Впоследствии были созданы отделения конвойной службы в составе оперативных отделов флотов и флотилий. В Великобритании, Америке и Иране организовали отделы морских перевозок, занимавшиеся обеспечением безопасности мореплавания и охраной советских судов в портах этих стран.

## Принципы формирования конвоев

В течение всей войны задача обеспечения защиты конвоев была одной из главных для Северного флота. Ответственность за прохождение маршрута от пунктов формирования до пунктов разгрузки несла английская сторона. Корабли британского флота создавали круговое охранение транспортов, в которое входили эсминцы, корветы, фрегаты, шлюпы, тральщики и охотники за подводными лодками. Отряды ближнего, дальнего либо оперативного прикрытия следовали параллельными курсами, прикрывая конвой с южной стороны. Для усиления непосредственной охраны транспортов из состава Северного флота выделялись эсминцы, сторожевые корабли и большие охотники, встречавшие конвои в районе острова Медвежий и занимавшие место в общем походном порядке.



План конвоя в походном порядке и силуэты советских судов

Главными принципами, по которому английское флотское командование подбирало суда для конвоя, были конечный пункт назначения и скорость, которую могли развивать транспорты. Ни вид груза, ни вооружение, ни размеры судна при формировании конвоев обычно не учитывались.

Обычный походный порядок конвоя (расположение кораблей и судов) – строй фронта (суда движутся под углом  $90^\circ$  к линии курса строя) нескольких кильватерных колонн, в каждую из которых входило обычно не более пяти судов. Именно такой порядок движения давал ряд преимуществ: суда, идущие во внутренних кильватерных колоннах, прикрывались судами внешних колонн; непосредственное охранение рассчитывалось по числу судов во внешних колоннах; возможность проникновения подводных лодок внутрь строя уменьшалась благодаря узким интервалам между колоннами. Интервалы между колоннами составляли порядка пяти кабельтовых (около километра), дистанция между судами в кильватерной колонне – порядка двух-трех кабельтовых (400–500 м).

Функции спасательных судов при отсутствии в конвое специально предназначенных для этой цели кораблей (например тральщиков) выполняли концевые транспорты колонн. При этом они не имели права останавливаться для спасения людей с судов, поврежденных противником, если имелся риск уничтожения их самих, а могли лишь сбросить на воду спасательные средства и пытаться на ходу оказывать помощь людям, находящимся в воде. Только строгое выполнение этого жестокого закона морской войны могло обеспечить безопасность всего конвоя. Шансы на выживание у человека, оказавшегося за бортом, были минимальными. Английский писатель Алистер Маклин, участник событий тех лет, так написал об этом в романе «Корабль Его Величества «Улисс»: «В складках громоздкой одежды, носимой в здешних широтах, воздуха достаточно, чтобы человек мог удержаться на плаву по крайней мере минуты три. Если же его не успевали подобрать за это время, ему все равно наступал конец. Его убивал шок: человеческое тело, имеющее температуру 96 градусов по Фаренгейту, внезапно погружалось в воду, температура которой была на 70 градусов ниже, ибо в арктических морях температура воды зачастую опускается ниже точки замерзания. Более того, морозный ветер тысячей кинжалов рассекал промокшую одежду моряка, очутившегося в воде, и сердце, не выдержав резкого перепада температуры величиной почти в сто градусов, просто останавливалось. Но, говорили моряки, то была легкая смерть».

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.