

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

ПОЛЯРНЫЕ КОНВОИ

**ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА
В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ**



Москва
2014

УДК 84
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44
К891

СОДЕРЖАНИЕ

Ленд-лиз и северные конвои	5
Расстановка сил на Северном морском театре	8
Принципы формирования конвоев	9
Первые конвои: начало противостояния ...	14
Боевая кругосветка ледокола «Красин»	16
Золото крейсера «Эдинбург»	19
Трагедия конвоя PQ-17	21
Новогодний бой	24
Северные конвои: цифры и факты	26
Значение ленд-лиза для победы	27



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

* * *

*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 вражеских 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.



Командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головки 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

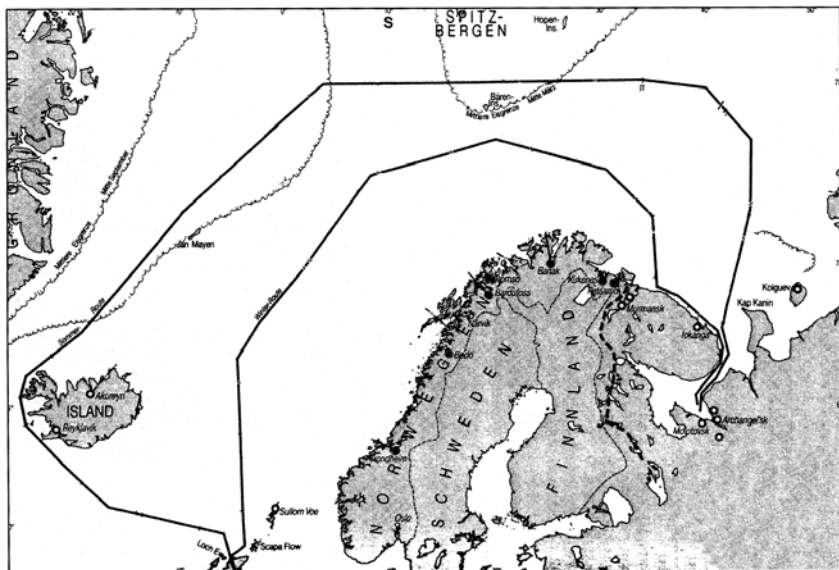
История Второй мировой войны показала пример необыкновенно успешного технико-экономического сотрудничества стран — участниц антигитлеровской коалиции. Нависшая угроза фашизма и общие цели в войне позволили государствам выработать единую стратегию, важное место в которой занимала экономическая взаимопомощь. 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 займы и lease — сдавать в аренду). В годы войны поставки от США по ленд-лизу шли в 42 страны. 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.).

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.

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





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 противовоздушной обороны) и на Шпиц-



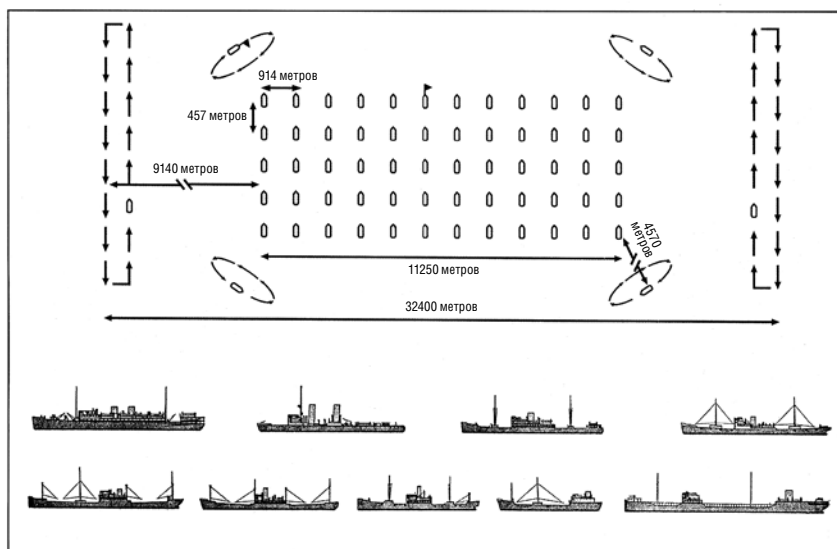
бергене. Было решено отправлять конвои из Исландии. Начиная с сентября 1942 г., они стали отправляться с базы на острове Лох-Ю в Шотландии.

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.

Немецкие
подводные лодки
типов VIIС и IXА
в Готенхафене,
1942 г.

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,



План конвоя
в походном
ордере и силуэты
советских судов

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.

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° 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