

НИКИТА КУЗНЕЦОВ

ПОЛЯРНЫЕ КОНВОИ

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА
В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ

БИБЛИОТЕКА
ПОЛЯРНЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ



Paulsen

Annotation

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.

- [Никита Кузнецов](#)
 -
 -
 - [Ленд-лиз и северные конвои](#)
 - [Расстановка сил на Северном морском театре](#)
 - [Принципы формирования конвоев](#)
 - [Первые конвои: начало противостояния](#)
 - [Боевая кругосветка ледокола «Красин»](#)
 - [Золото крейсера «Эдинбург»](#)
 - [Трагедия конвоя PQ-17](#)
 - [Новогодний бой](#)
 - [Северные конвои: цифры и факты](#)
 - [Значение ленд-лиза для Победы](#)
 - [Источники и литература](#)
-

Никита Кузнецов

Полярные конвои. Вторая мировая война в Советской Арктике

* * *

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. Головкин 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

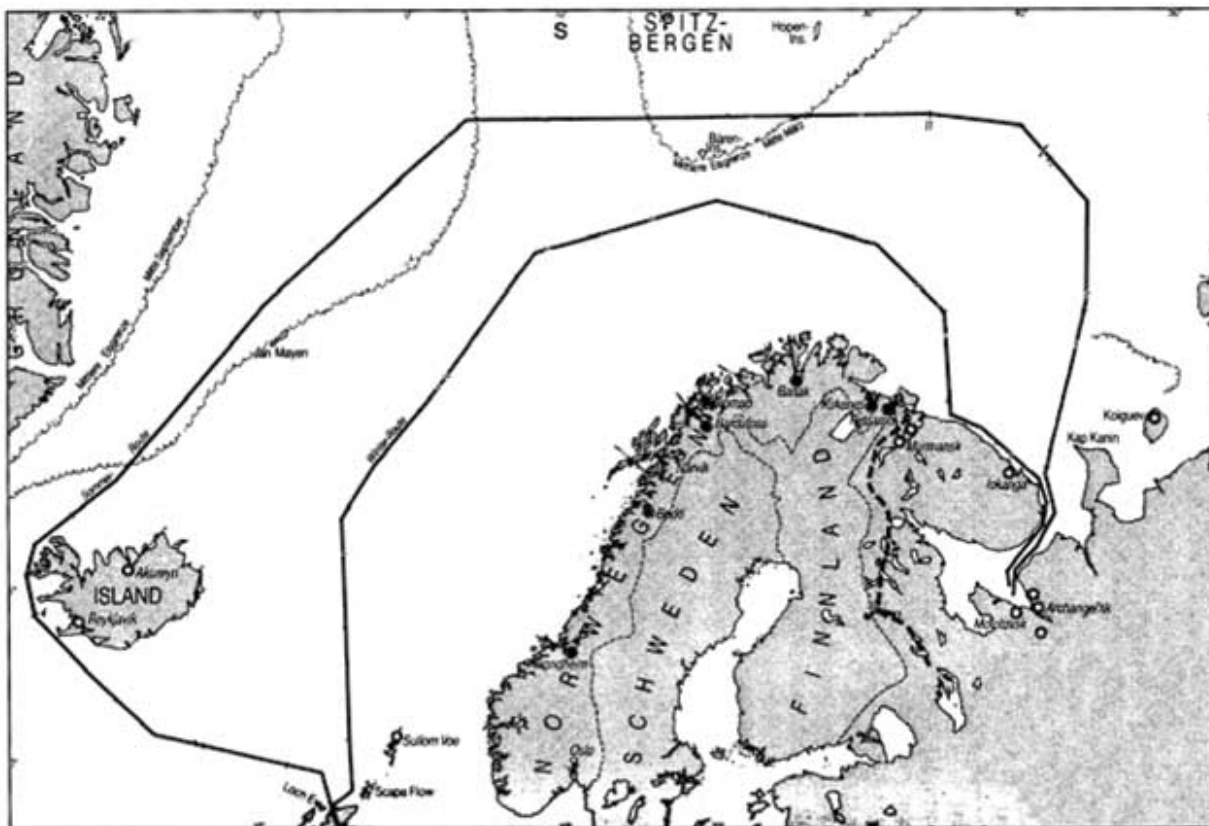
18 октября 1972 г. - подписание соглашения между СССР и США об урегулировании расчетов по ленд-лизу

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.).



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

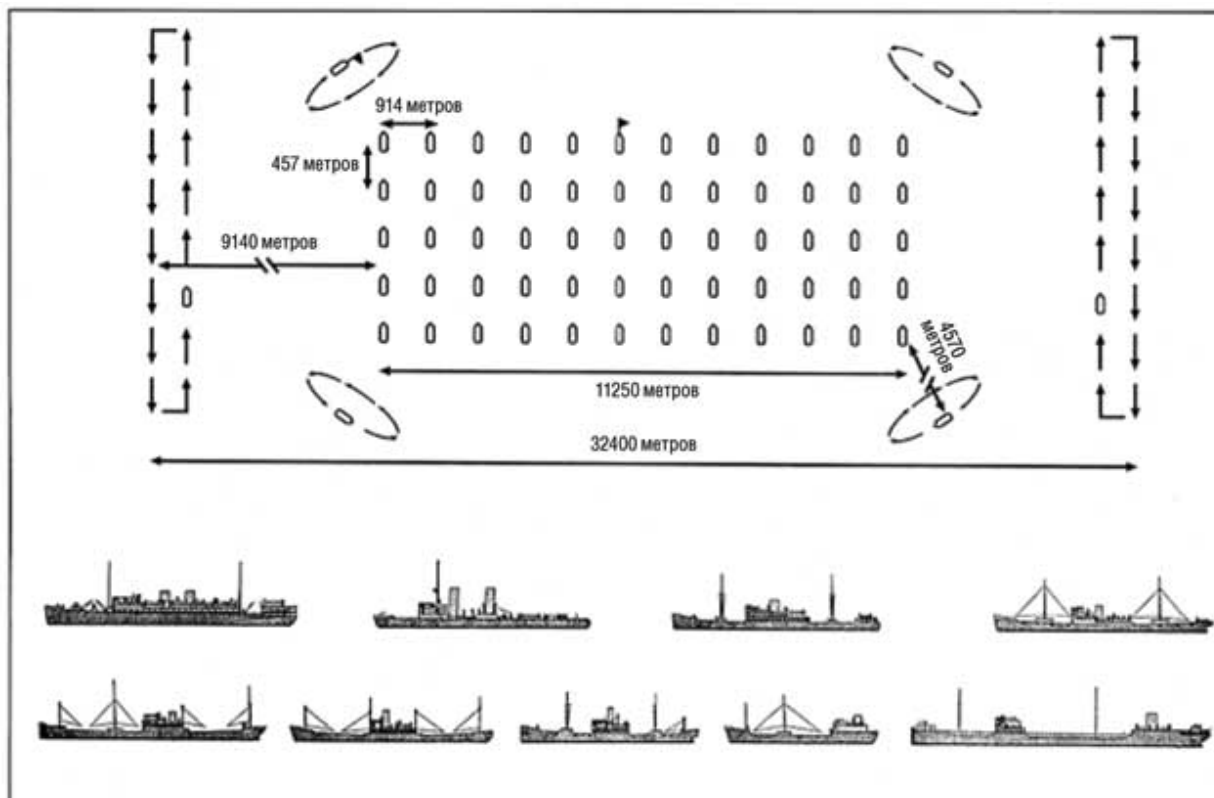


Немецкие подводные лодки типов VII C и IX A в Готенхафене, 1942 г.

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° 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

стройка 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».

Важнейшими факторами, обеспечивающими безопасность перехода, были маскировка и сохранение в абсолютной тайне маршрута движения конвоя. С момента прибытия судна в порт формирования и до момента отделения его от конвоя радио не должно было использоваться, за исключением случаев определенно установленного появления противника, или когда подача визуального сигнала тревоги не могла производиться из-за плохой видимости. В английских официальных документах указывалось: «Секретность и скрытность движения конвоя достигаются сохранением в тайне сроков его выхода, местонахождения и курса на переходе, а также тщательным затемнением судов, бездымностью их хода и не оставляющей следа на поверхности воды уборкой мусора».

Командиром всего конвоя являлся старший офицер эскорта, который находился на одном из кораблей охранения. Английским военно-морским дисциплинарным уставом предусмотрено, что в случае неповиновения капитана торгового судна старшему офицеру эскорта в вопросах мореплавания и безопасности конвоя старший офицер может применить силу.



Линкор «Тирпиц», июнь 1941 г.

Непосредственное руководство движением транспортов в конвое и их маневрированием

осуществлял коммодор (представитель гражданского флота, обычно – один из английских капитанов). Он подчинялся старшему офицеру эскорта и отвечал за все действия судов в конвое. При отсутствии сопровождения боевыми кораблями он являлся старшим командиром. Коммодору конвоя подчинялись все капитаны независимо от величины их транспортов, национальности и ранга. От него исходили все сигналы и приказания, касающиеся транспортов, он же получал доклады обо всех полученных сигналах.

А. Маклин описывает напряженную и полную смертельной опасности повседневную жизнь моряков на борту одного из кораблей эскорта: «Оставив боевые посты, моряки заступили на обычную походную вахту: четыре часа на вахте, четыре – свободных. Можно подумать, не ахти уж какие лишения – двенадцать часов на вахте и столько же свободных часов. Если б так оно и было, это еще терпимо. Но дело в том, что три часа ежедневно продолжались боевые тревоги, через день по утрам матросы занимались судовыми работами (это в свободное-то от вахты время), и Бог знает, сколько времени оставались на боевых постах, когда объявлялась боевая тревога. Кроме того, прием горячей пищи – когда он был, этот прием, – приходился на свободное от вахты время. Три-четыре часа сна в сутки считалось обычным явлением. А случалось и так, что люди по двое суток обходились без сна. И температура, и давление падали медленно, но верно. Волны стали выше и круче, ложбины между ними глубже; пронизывающий до костей ветер гнал тучи снега, превращая его в сплошную, непроницаемую пелену. Это была тяжкая, бессонная ночь как для тех, кто находился на палубе, так и для тех, кто оставался в нижних помещениях; и для вахтенных, и для подвахты. Находившиеся на мостике первый офицер, штурман Карпентер, сигнальщик, старший прожекторист,

впередсмотрящие и посыльные, вконец иззябшие, заоченевшие, вглядывались в белую тьму ночи, не веря, что где-то существуют тепло и уют. Каждый надел на себя все, что мог: свитеры, куртки, шинели, канадки, плащи, шарфы, башлыки, ушанки – все шло в ход. Все были закутаны до самых глаз и все-таки дрожали от холода. Люди грели руки под мышками, ставили ноги на трубы паропровода, проходившие по мостику. Прячась в укрытиях, расчеты зенитных орудий ежились, притопывали ногами, хлопали рука об руку и бранились не переставая. Втиснутые в тесные гнезда скорострельных «эрликонов», комендоры [матросы-артиллеристы] прижимались к тайком установленным обогревателям, всячески сопротивляясь самому упорному своему врагу – сну. Подвахтенным, находившимся в нижних кубриках, повезло лишь немногим больше. Рундуков для команды на крейсере не было, были только подвесные койки, которые подвешивались лишь во время стоянки в гавани. На то были достаточно веские причины. На военном корабле требования гигиены весьма высоки даже по сравнению с обычным гражданским жилищем. Моряку вряд ли придет в голову забраться одетым на койку. Никто из тех, кто в своем уме, даже не подумал бы раздеваться во время похода в Россию. Кроме того, одна мысль о том, что надо сперва подвешивать, а потом убирать койку, измученному матросу казалась дикой. А лишние секунды, потерянные на то, чтобы выбраться из койки по тревоге, могли отделять жизнь от смерти, не говоря уже о том, что само существование подвесных коек представляло опасность при всеобщей спешке, так как они мешали бы передвижению. Наконец, в эту ночь, во время такой сильной килевой качки вряд ли возможно было бы найти место более неудобное, чем подвешенная вдоль борта койка. Поэтому люди спали где попало, не снимая канадок и даже перчаток, – на столах, под

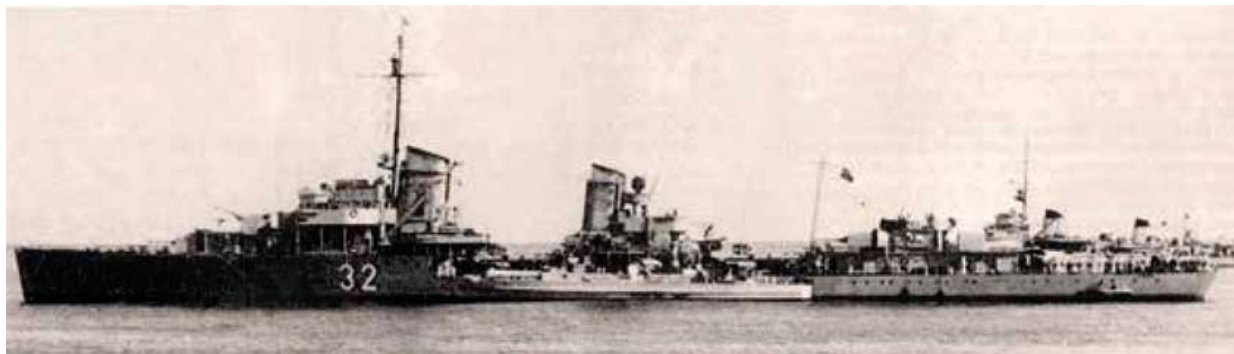
столами, на табуретках, на полу, на сетках для хранения коек – словом, везде. Самым теплым местечком были нагретые стальные листы палубы в коридоре возле камбуза. В ночное время в коридоре этом, смахивавшем на таинственный туннель, зловеще алела лампочка. Таков был этот дортуар, который моряки предпочитали, тем более что от верхней палубы он был отделен лишь одной переборкой. Ведь моряков всегда преследует тайный страх оказаться взаперти на тонущем корабле. Но и в нижних помещениях стояла лютая стужа. Системы воздушного отопления работали эффективно лишь во втором и третьем кубриках, но и там температура поднималась лишь чуть выше точки замерзания. С подволока [потолок] постоянно капало, образовавшаяся на водонепроницаемых переборках влага текла тысячью ручейков, скапливаясь на палубе. В помещениях было сыро, душно и ужасно холодно – идеальные условия для возникновения туберкулеза, которого так боялся Брукс, начальник корабельной медицинской службы. Наряду с постоянной килевой качкой и резкой дрожью корпуса, которая возникала всякий раз, когда нос корабля опускался вниз, все это делало сон невозможным, в лучшем случае то была тяжелая, урывками, дрема».



Транспорт «Ижора». Снимок сделан с одного из немецких кораблей

Первые конвои: начало противостояния

21 августа 1941 г. из Хваль-фиорда (Исландия) в Архангельск вышел первый конвой из семи транспортов, получивший кодовое название «Дервиш». 31 августа он прибыл без потерь в Архангельск, а 28 сентября под шифром QP-1 отправился в обратный путь. В дальнейшем все конвои, следующие в советские порты, обозначались PQ, а идущие обратно – QP. В конце 1942 г. этот шифр был заменен на JW, к которому добавлялся порядковый номер, начиная с 51 (идущие обратно обозначались RA). Путь конвоев лежал вокруг оккупированной Норвегии и, несмотря на свою непродолжительность, был особенно опасен из-за активных действий флота и авиации противника, а также из-за плохих погодных условий.



Немецкий эсминец «Фридрих Инн», Балтика, 1939 г.

Первые конвои (PQ-1 – PQ-7) прибывали в Архангельск и Мурманск без потерь. С марта 1942 г. действия Кригсмарине и Люфтваффе против конвоев значительно усилились. К находившимся в Арктике с июля 1941 г. подводным лодкам были добавлены крупные надводные корабли – линкор «Тирпиц»,

«карманные линкоры» (тип кораблей, созданных в результате ограничений Версальского договора, согласно которому послевоенная Германия не могла иметь больше 6 линкоров водоизмещением до 10 000 т с орудиями главного калибра до 280 мм) «Адмирал Шеер», «Лютцов», тяжелые крейсера «Принц Ойген» (по пути на север он был торпедирован подводной лодкой и надолго вышел из строя), «Адмирал Хиппер», легкий крейсер «Кельн» и 5 эсминцев. В это же время на аэродромах Норвегии сосредоточились торпедоносцы He-111 5-го воздушного флота. А с апреля 1942 г. немецкая авиация приступила к массированным налетам на Мурманск.



Немецкий эсминец расстреливает «Ижору»

В марте 1942 г. на перехват конвоя PQ-12 вышел линкор «Тирпиц». Но атаковать караван, сопровождаемый достаточно мощным охранением (3 линкора, авианосец, крейсера и эсминцы), не удалось. Это произошло благодаря подвигу экипажа старого советского лесовоза «Ижора», который следовал из Мурманска в союзном конвое QP-8. Из-за неисправности двигателя пароход отстал от конвоя, был обнаружен

отрядом немецких кораблей и расстрелян эсминцем «Фридрих Инн». Капитан В. И. Белов успел дать оповещение о появлении кораблей противника. Сигнал был принят конвоем PQ-12, что помогло ему избежать встречи с «Тирпицем». Весь экипаж советского судна погиб (единственный подобранный немцами моряк с «Ижоры» – старпом Н. И. Адаев, погиб в плену). На следующий день немецкий линкор был атакован торпедоносцами с авианосца «Викториес», но не пострадал. 22 сентября 1943 г. он был атакован и поврежден английскими сверхмалыми подводными лодками, в апреле, мае и сентябре 1944 г. – самолетами британских ВВС и наконец 12 ноября 1944 г. потоплен бомбардировщиками.

Боевая кругосветка ледокола «Красин»

Один из немногих сохранившихся участников арктических конвоев – ледокол «Красин», установленный на вечную стоянку в Санкт-Петербурге и являющийся филиалом Музея Мирового океана. В 1956–1960 гг. был проведен капитальный ремонт судна, его внешний облик и внутренняя планировка, конечно, кардинально изменились, но память о военных событиях здесь бережно охраняют.

В 1934 г., участвуя в экспедиции по спасению челюскинцев, «Красин» перешел с Балтики на Дальний Восток, где и застало его начало войны. До октября 1941 г. «Красин» продолжал заниматься проводкой судов во льдах. Тяжелая обстановка на фронте заставила принять решение о возвращении ледокола в западный сектор Арктики через Атлантику. Планировавшийся ремонт и установку вооружения предполагалось провести в США. Ледокол собирались передать американцам в аренду на 12 месяцев, причем обсуждалась возможность использования «Красина» для высадки десанта в Гренландии, где располагались немецкие разведывательные и метеорологические станции.

4 ноября 1941 г. «Красин» вышел из бухты Эмма на Чукотке и 14-го, выдержав несколько штормов, пришел в Сиэтл, где стоял в течение месяца. После тщательного осмотра ледокола американскими специалистами решение об аренде было отменено. 2 декабря капитан М. Г. Марков получил указание от и. о. полпреда СССР в Вашингтоне А. А. Громыко следовать в Нью-Йорк или Бостон через Панамский канал. Непосредственно перед отходом капитан был приглашен к британскому консулу,

который вручил ему секретный пакет с маршрутом следования.

2 января 1942 г. «Красин» прошел Панамский канал. На следующий день, на основании новых распоряжений, ледокол изменил маршрут движения и направился в Балтимор, куда прибыл 12 января. В Балтиморе на «Красине» был произведен текущий ремонт, а также установлено вооружение (1 орудие калибром 76,2-мм, 6 – 12,7-мм и 4 пулемета калибром 7,62-мм). В счет будущих союзных поставок на борт были приняты 3 новых орудия, 16 пулеметов, 2 тысячи снарядов и 220 тысяч патронов. Монтаж вооружения закончился 4 февраля, через четыре дня прошло испытание противоманнитной защиты, и 9-го «Красин» отправился в Норфолк, где на борт были погружены боеприпасы. 10 февраля ледокол пошел в направлении Нью-Йорка. 14 февраля «Красин» прибыл в Бостон, откуда на следующий день ушел в Галифакс, где ошвартовался 27 февраля.



Ледокол-музей «Красин» на вечной стоянке в Санкт-Петербурге

До 3 марта на ледоколе производился текущий ремонт, связанный с устранением последствий штормов, которые настигали его в пути. Затем, в составе конвоя из 21 судна (8 марта к нему присоединилось еще одно), он вышел в направлении Англии. 15 марта конвой в районе Шотландских островов разделился на две группы, одна из которых (7 судов) с «Красиным» в своем составе направилась в Глазго, куда прибыла 17 марта.

В Великобритании к вооружению добавили еще два 76,2-мм (12-фунтовых) орудия. Там же изготовили фундаменты и башни для новых пушек и гнезда для 20-мм автоматов «Эрликон». В них временно установили пять крупнокалиберных пулеметов «Браунинг» и два пулемета «Гочкис». При прибытии в Мурманск «Красин»

имел на вооружении три 76-мм орудия (два на носу и одно на корме), семь автоматов «Эрликон» и три пулемета «Браунинг».

В Мурманск «Красин» совершил переход в составе конвоя PQ-15, который вышел из Рейкьявика 26 апреля 1942 г. В составе каравана было 23 транспорта и два ледокола («Красин» и «Монткальм»). 3 мая вблизи меридиана 18° восточной долготы конвой был атакован торпедоносцами противника, в результате чего погибли три транспорта. Это в известной степени можно объяснить полной неожиданностью нанесенного по конвою удара, причем впервые противник использовал подобного рода авиацию. Из пяти торпедоносцев, атаковавших конвой, три было сбито, хотя вести огонь по самолетам, летевшим на высоте 50 м, было очень трудно.

Трагический случай произошел с отставшей от конвоя польской подводной лодкой «Ястреб», которая была принята за неприятельскую и атакована тральщиком и миноносцем эскорта, а затем затоплена. Интенсивный огонь по самолетам вел «Красин». В своем донесении капитан ледокола дает следующее описание событий, происходивших 3 мая: «В 1.35 на горизонте справа кроме беспрерывно курсирующих двух немецких разведчиков появились пять тяжелых самолетов низко над горизонтом. Самолеты заходили строгим строем в голову конвоя и, зайдя на 45°, начали атаку. Головные эсминцы начали стрельбу, с опозданием открыл огонь конвой. Стрелять пришлось через суда, так как торпедоносцы шли на очень низкой высоте (около 50 м).

В 1.38 торпедированы три парохода – все головные, в том числе флагман и впереди нас идущий. В это же время вспыхнул в воздухе торпедоносец и упал в воду рядом с торпедированным им пароходом Cape Corso. Через несколько секунд пароход Cape Corso, с которого еще продолжалась стрельба по горевшему на воде

самолету, взорвался и, встав вертикально носом вверх, погрузился в море. Ледокол «Красин», идя следом за пароходом Jutland, который, будучи торпедирован, преградил нам путь, отклонился вправо, в сторону только что взорвавшегося парохода Cape Corso и, пройдя между ними, последовал дальше...

По нашим данным, из пяти торпедоносцев сбито три... Флагман Batavon, получивший легкое повреждение и продолжавший держаться на плаву с небольшим дифферентом [наклон корабля в продольной плоскости] на нос, после снятия с него экипажа расстрелян тральщиками нашего эскорта.

Караван, выровняв строй, следует дальше. Ледокол «Красин» идет головным четвертой колонны. Немецкие самолеты-разведчики периодически показываются на горизонте, корректируя наше продвижение. Снежные заряды. Состав каравана – 22 парохода. Состав эскорта – 14 единиц.

4 мая в 1.00 снова атака противника. Из-за плохой видимости невозможно было установить число неприятельских самолетов. Стреляли все суда эскорта из конвоя не по видимым самолетам, а в направлениях, из которых доносился шум моторов. Это была последняя и неудачная атака противника».



Модель «Красина», отображающая его вид на 1943 г., в экспозиции ледокола-музея

6 мая 20 транспортов и два ледокола прибыли в Мурманск. Для «Красина» завершился самый сложный поход через два океана продолжительностью 15 309 миль. 19 июня «Красин» в составе конвоя, в который входили также ледокол «Монткальм», эсминец «Куйбышев» и четыре английских тральщика, вышел в Архангельск. Через два дня «Красин» пришел в Северодвинск, где должно было проходить его переоборудование. В дальнейшем «Красин» был еще раз перевооружен. На 15 февраля 1943 г. его артиллерийское вооружение выглядело следующим образом: шесть американских 76,2-мм орудий; семь 20-мм автоматических пушек «Эрликон»; шесть 12,5-мм пулеметов «Браунинг»; шесть 7,32-мм пулеметов «Кольт». До осени 1943 г. ледокол работал на Севере, а в октябре, как и ряд других ледоколов, был передан Тихоокеанскому флоту. Прибыв во Владивосток, он завершил свое кругосветное плавание, продлившееся 885 суток. 16 участников перехода были отмечены боевыми наградами.

Золото крейсера «Эдинбург»

Навстречу конвою, в который входил «Красин», из Мурманска вышел караван QP-11 в составе 13 судов. Организация проводки конвоев оставалась прежней, но теперь в состав эскорта был включен корабль ПВО. В непосредственном охранении конвоя, вышедшего из СССР, находилось 6 эсминцев, 4 эскортных корабля и траулер, а непосредственное прикрытие осуществлял крейсер «Эдинбург» под флагом контр-адмирала С. Бонхэм-Картера. На первом этапе пути конвой сопровождали английские тральщики и два советских эсминца. 29 апреля 1942 г. немецкая воздушная разведка и подводные лодки обнаружили конвой, а во второй половине следующего дня подводная лодка U-456 атаковала крейсер «Эдинбург», шедший противолодочным зигзагом впереди конвоя.



Английский крейсер «Эдинбург», 1939 г.

Торпеда попала в корму, и крейсер малым ходом в сопровождении двух эсминцев пошел в Мурманск, до которого было 250 миль. После полудня 1 мая вслед за

безрезультатной атакой немецкими торпедоносцами конвоя появились три эсминца противника. Они предприняли не менее пяти попыток прорваться к конвою, но умело и решительно действовавшее охранение (оно было значительно слабее атакующей стороны) не допустило этого. Во время боя погиб советский транспорт «Циолковский». Не добившись успеха, немецкие эсминцы оставили конвой QP-11 в покое.

Тем временем «Эдинбург», управляемый машинами, медленно шел на восток, вечером 1 мая к нему присоединились четыре тральщика. А рано утром следующего дня появились немецкие эсминцы. Последовала серия схваток, в ходе которых крейсер повредил и вывел из строя эсминец «Герман Шеман», но в него попала торпеда, которая расколола его почти пополам. Оба эсминца также были сильно повреждены и вышли из строя. Таким образом, все три английских корабля остались без хода, и почти все их вооружение не действовало. Два эсминца противника могли уничтожить английские корабли, но они, сняв команду со своего поврежденного корабля и затопив его, ушли. Тральщики сняли экипаж крейсера и потопили корабль.

На борту английского крейсера находилось около 5,5 т золота в качестве частичной оплаты советских закупок в Великобритании и США. Оно было поднято английскими компаниями (по договоренности с Советским Союзом) только в 1981 и 1986 гг. В соответствии с правами на спасенный груз 1/3 золота отошла Великобритании, 2/3 – СССР. Спасатели получили в качестве оплаты за спасение 45 % поднятого со дна золота.

Трагедия конвоя PQ-17

Этот конвой вышел из Хваль-фиорда 27 июня 1942 г. В его состав входили 36 транспортов (два из которых получили повреждения и вскоре вернулись обратно). Эскорт включал английские корабли: 6 эсминцев, 4 корвета, 2 подводные лодки, 2 корабля ПВО, 7 тральщиков. Южнее конвоя шел отряд ближнего прикрытия в составе 4 крейсеров и 3 эсминцев, а в восточной части Норвежского моря маневрировал отряд дальнего прикрытия в составе 2 линкоров, авианосца, 2 крейсеров и 14 эсминцев. Помимо этого, у побережья Северной Норвегии были развернуты 4 советских и 9 английских подводных лодок, а на аэродромах Кольского полуострова сосредоточено 234 самолета (к началу операции 116 исправных).



Корабли и суда конвоя PQ-17 перед выходом в море: слева британский эсминец «Икарус», за ним советский танкер «Азербайджан»

Для разгрома конвоя немецким командованием была разработана операция под названием «Россельшпрунг» («Ход конем»). Для ее проведения в Норвегии было

сосредоточено 264 самолета (в том числе 133 бомбардировщика) и 57 торпедоносцев. Против судов конвоя должны были действовать 11 подводных лодок. Две боевые группы кораблей находились в Тронхейме (линкор «Тирпиц», тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», 4 эсминца) и в Нарвике (тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер» и «Лютцов», 6 эсминцев).

1-3 июля конвой подвергся активным атакам авиации и подводных лодок, не принеся, однако, противнику желаемых результатов (были повреждены три союзных судна и советский танкер «Азербайджан», при этом потеряны 3 торпедоносца). 4 июля в 22.30 после получения донесения разведки о выходе в море немецкой эскадры транспорты конвоя по приказу Адмиралтейства, поступившему из Лондона, были рассредоточены, а эсминцы непосредственного охранения и корабли ближнего прикрытия отошли на запад для соединения с отрядом дальнего прикрытия. Официальный историк английского флота С. Роскилл писал: «...трудно найти какое-либо оправдание вмешательству Лондона в дела конвоя. Решение, которое с самого начала было сомнительным, привело к тяжелым последствиям».

На следующий день вражеская эскадра (линкор «Тирпиц», тяжелые крейсеры «Адмирал Хиппер», «Адмирал Шеер», 7 эсминцев и 2 миноносца) вышла в море. В районе Гаммерфеста ее обнаружила и безрезультатно атаковала советская подводная лодка, а затем немецкие корабли увидели английские самолет и субмарина. После перехвата их радиogramм, понимая, что выдвижение сил не удастся сохранить в тайне, немецкое командование приказало кораблям вернуться в Альтен-фьорд. Историк Кригсмарине Ф. Руге писал об этих событиях: «Примечательно, насколько сильным оказалось действие одной лишь вести о появлении этих немецких кораблей. В действительности же они очень

быстро вернулись на свою базу, ибо местонахождение британского авианосца не было точно установлено, и, вследствие этого, собственная авиация не имела возможностей для атаки. По приказу Гитлера надводным кораблям разрешалось вступать в бой только после того, как авианосец будет выведен из строя».

С 5 по 10 июля немецкая авиация и подводные лодки преследовали и атаковали неохранные суда конвоя, в результате чего в северо-восточной части Баренцева моря на дно было отправлено 20 транспортов и спасательное судно. 11 транспортов и 12 кораблей охраны укрылись в бухтах Новой Земли. Отсутствие оборудованных якорных стоянок и защиты коммуникаций позволило противнику наносить удары по транспортам и в этом районе. Корабли Северного флота в период с 5 по 27 июля совершили 193 выхода в море для поиска, встречи и конвоирования транспортов, а также для траления мин. Разведку пытались вести и советская авиация. Но выходы кораблей и вылеты самолетов производились из баз, находившихся довольно далеко от района поисков, что затрудняло обнаружение и защиту транспортов.



Подводная лодка U-995 серии VIIC, ставшая музеем (г. Лаббе, Германия)

Из 36 транспортов, входивших в состав конвоя, до Архангельска дошли лишь 11. Два судна вернулись в Исландию, 23 погибли (причем 20 из них уже после приказа о рассредоточении). Погибло и одно (из трех) спасательное судно. Число жертв составило 153 человека. Около 300 человек спасли советские корабли и суда. В море было потеряно 3350 автомобилей, 430 танков, 210 самолетов и около 100 тысяч т грузов. Но главный урон, понесенный Советским Союзом от разгрома конвоя PQ-17, заключался не только в людских и материальных потерях. Как справедливо написал английский морской историк Д. Ирвинг, «уничтожив конвой PQ-17, немцы в стратегическом отношении достигли большего, чем это было очевидно сначала. Они лишили русских не только грузов, которые находились на борту потопленных судов, но и нескольких конвоев в течение месяцев, оставшихся до наступления зимы. Был направлен конвой PQ-18 [2-21 сентября 1942 г.], но только напоказ, чтобы уменьшить гнев маршала Сталина. После этого конвои не выходили до зимы, когда снова появилась возможность проводить эти операции без особого риска».



Конвой PQ-18, 1942 г. (на переднем плане – английский эсминец «Ашанти»)

Возникает вполне закономерный вопрос: почему Адмиралтейство приказало рассредоточить конвой, что привело к его разгрому? На эту тему историки и очевидцы спорят до сих пор. Существуют две основные версии: нежелание Англии продолжать поставки северным путем, так как это было связано со значительными потерями, и предположение о том, что суда PQ-17 должны были стать приманкой для линкора «Тирпиц». Однако после перерыва движение конвоев продолжалось до конца войны, а несмотря на то, что возможность охоты на «Тирпиц» в зоне западнее острова Медвежий не исключалась, в зоне восточнее острова Адмиралтейство не располагало силами для выполнения такой операции. А для того, чтобы конвой привел «Тирпиц» к английским линейным силам, он должен был не рассеиваться, а разворачиваться и идти на запад навстречу английской эскадре.

Новогодний бой



Британский контр-адмирал Р. Л. Барнетт, командующий английскими крейсерами в бою 31 декабря 1942 г.

Следующие конвои вышли лишь в декабре 1942 г.: JW-51A из Ливерпуля 15 декабря и JW-51B с острова Лох-Ю (Шотландия) 22 декабря. Последний оказал значительное влияние на ход Второй мировой войны на море. В его состав входили 14 торговых судов с эскортом и силами дальнего и ближнего прикрытия (2 крейсера и 17 кораблей из состава легких сил). На них находились стратегические грузы и военная техника из США, Канады и Великобритании (202 танка, 2046 прочих транспортных средств, 87 истребителей, 33 бомбардировщика, 11 500 т горючего, 12 650 т авиационного топлива, более 54 000 т других грузов).



Немецкий тяжелый крейсер «Лютцов» во время проведения операции «Регенбоген»

31 декабря в Баренцевом море конвой подвергся атаке тяжелых немецких крейсеров «Лютцов» и «Адмирал Хиппер», а также сопровождавших их эсминцев. Операция получила кодовое название «Регенбоген». Ф. Руге так описал этот бой: «Было еще совершенно темно. В бою с эсминцами охранения было повреждено несколько немецких [эсминцев], из которых два потом пошли ко дну. После этого в бой вступили британские крейсера. Два снаряда попали в котельную «Хиппера», и это сильно уменьшило его скорость. В это время по радио поступил приказ адмирала, осуществлявшего с суши оперативное руководство [Э. Редера – командующего Кригсмарине]: ничем не рисковать. Адмирал Куммец [командующий немецкими силами] не мог знать, что подобное распоряжение было лишь следствием повторявшегося время от времени напоминания РВМ [нем. ОКМ – руководство войной на море – Верховное командование Кригсмарине] о постоянно действующем приказе Гитлера [не допускать активного использования крупных надводных кораблей, имеющих значение для обороны Норвегии]. Не особенно довольный, он прекратил бой. При этом эсминец «Фридрих Эскольд» натолкнулся на артиллерийский

крейсер, приняв его за «Хиппера», был расстрелян артиллерийским огнем и погиб со всем экипажем». 4 января 1943 г. конвой благополучно прибыл в Кольский залив, не потеряв ни одного транспорта. Между тем последствия «новогоднего боя» сыграли значительную роль в морской политике Третьего Рейха. Как пишет Руге, Гитлер «...осыпал флот горькими упреками и, не долго думая, приказал вовсе изъять из состава действующего флота все линкоры и крейсера, что полностью противоречило его прежней оценке их значения. Гитлер совершенно не понимал, что боевая группа, находящаяся в Норвегии, даже и не имея никаких успехов, во всяком случае сковывала в качестве fleet in being [англ. – флот, готовый к боевым действиям и являющийся потенциальной угрозой для противника] значительные силы противника, тем самым улучшая обстановку на Средиземном море и в Тихом океане».



Гросс-адмирал Карл Дениц, 1943 г.

Командующий немецким флотом гросс-адмирал Э. Редер, не согласившись с таким решением, подал в отставку, которая была принята. Его заменил К. Дениц – командующий и «отец-основатель» германских подводных сил. Несмотря на свою приверженность доктрине подводной войны, он уговорил Гитлера

сохранить крупные надводные корабли и держать их на северных коммуникациях.

Северные конвои: цифры и факты

Движение конвоев по трассе Северного морского пути не прекращалось вплоть до конца войны (исключая перерыв между мартом и ноябрем 1943 г.). Последний конвой в СССР – JW-67 вышел из Шотландии 12 мая и прибыл в Кольский залив 20 мая, а в обратном направлении RA-67 отправился 23 мая.



Полученный по ленд-лизу из США тральщик типа АМ

Оценивая итоги деятельности северных конвоев и их значение в истории Второй мировой войны, современный военно-морской историк А. В. Платонов пишет: «...это нельзя рассматривать как некий альтруизм или благотворительность. Фактически ведущие державы антигитлеровской коалиции, прежде всего Великобритания, Советский Союз и Соединенные Штаты

Америки создали некий «резервуар Победы», куда каждый вкладывал то, чем был богат, и откуда брал то, чего ему не хватало. Великобритания располагала огромной военно-морской мощью и обеспечивала ею своих союзников в Атлантическом и Индийском океанах, а также в Баренцевом море. США, прежде всего, являлись экономической базой коалиции. Советский Союз ломал становой хребет военной машине Германии – ее сухопутным войскам. Режим Гитлера объективно был обречен, но если бы союзники не создали свой «резервуар Победы», война продлилась бы гораздо дольше со всеми вытекающими отсюда последствиями. Возвращаясь конкретно к союзным полярным конвоям, отметим, что нельзя рассматривать их как дорогу в одном направлении. Весьма показателен в этом плане тяжелейший для нас 1941 год: в Мурманск и Архангельск суда конвоев доставили 153 977 т различных грузов, но и в обратном направлении к берегам Великобритании из Архангельска ушло 136 000 т ценной древесины, руды редких металлов, химикатов. Это блестящий пример делового сотрудничества наших стран. Кстати, именно советский крепежный лес обеспечил в годы войны работу британских угольных шахт, без чего не могла бы функционировать экономика осажденной страны.



Газета «Британский союзник», издававшаяся в 1942–1949 гг. министерством информации Великобритании по договоренности с советскими властями

Большая заслуга в обеспечении функционирования заполярной коммуникации Союзников принадлежала советскому Северному флоту. Начиная с 1942 г., в меру своих крайне ограниченных возможностей он поддерживал действия британского флота, организовывал различные виды боевого, технического и тылового обеспечения в своей операционной зоне. С ростом боевых возможностей Северного флота доля его участия в проводке полярных конвоев увеличивалась. Наконец, с 1943 г. он полностью взял на себя ответственность за Беломорскую группу».

Всего за годы войны в северные порты СССР пришел 41 конвой, а в обратном направлении отправилось 36. В их состав входило 1464 судна, на которых было доставлено 4 млн. т грузов, а вывезено около 1,4 млн. т. Погибло 103 транспорта, в том числе 12 советских, 47 американских, 35 английских, 7 панамских, 1 датский и 1 норвежский. Потери в конвоях составили 7 % от числа проведенных в обоих направлениях судов. При защите полярных конвоев было потеряно 8 эскадренных миноносцев (в том числе советские - «Сокрушительный» и «Деятельный»), английские крейсера «Тринидад» и «Эдинбург», 3 шлюпа, 2 фрегата, 3 корвета и 3 тральщика. Силы охранения конвоев потопили линейный корабль «Шарнхорст», вспомогательный крейсер «Бремзе», минный заградитель «Ульм», 3 эсминца, 33 подводные лодки, сбили несколько десятков самолетов противника.

Значение ленд-лиза для Победы

Заявление о прекращении поставок по ленд-лизу было сделано правительством США 21 августа 1945 г. В декабре 1946 г. США аннулировали заключенное в октябре 1945 г. соглашение о поставках на условиях долгосрочного кредита тех материалов и оборудования, которые были заказаны в США, но не были отправлены до прекращения ленд-лизских поставок.



Советский пароход «С. Киров» (бывший американский Charles Gordon Curtis) – одно из 2750 судов типа «Либерти», построенных на американских верфях в период Второй мировой войны специально для доставки грузов в конвоях

Был возвращен США (либо частично уничтожен под наблюдением американцев) ряд полученных от Америки кораблей и судов. Но и после 1953 г. значительная их часть продолжала оставаться в Советском Союзе. Несколько «Либерти» под советским флагом принимали

активное участие в перевозках через Атлантику во время кубинского кризиса 1962 г.

Начиная с 1948 г., между правительствами двух стран велись переговоры о возмещении долга. Советская сторона всячески старалась снизить сумму выплат. Соглашение о погашении кредитов было заключено в 1972 г. и потом несколько раз пересматривалось. По состоянию на 2003 г. Российская Федерация была должна США около 100 млн. долларов. Всего же, на сегодняшний день, оплачено порядка 7 % стоимости поставленных товаров.

Несмотря на то, казалось бы, незначительный процент поставленной по ленд-лизу техники, значение и роль этих поставок для приближения победы в войне трудно переоценить. Вот что пишет по этому поводу А. В. Платонов: «Проблема оценки ленд-лиза для Советского Союза – достаточно сложная задача. Общеизвестна цифра 4 % – такова доля импортных поставок от продукции, произведенной отечественной промышленностью за годы войны. Можно сказать – капля в море. Не будем ставить под сомнение эту цифру, хотя как она получилась, не совсем понятно. Например, как учитывалось, что отечественная продукция Куйбышевского или Гурьевского нефтеперерабатывающих заводов производилась на установках, полученных по ленд-лизу? Если рассматривать поставки по номенклатуре, то иногда капля превращалась в море. Что касается военно-морского флота, то ленд-лизские поставки составляли по сторожевым кораблям, тральщикам, десантным кораблям, радиолокационным и гидроакустическим станциям почти 100 %, 68 % торпедоносцев и 73 % летающих лодок на действующих флотах имели импортное происхождение. Наверно, справедливо сказать, что поставки по ленд-лизу совсем не «капля в море», а действенная помощь союзников советскому

народу, несшему в то время главное бремя в борьбе с фашизмом».

Даже неполный перечень грузов, поставленных по ленд-лизу союзниками, впечатляет.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ – 7400 самолетов; 5200 танков; 5000 противотанковых орудий; 472 000 000 снарядов; 1800 комплектов радиолокационного оборудования; 4000 радиостанций; 55 000 км телефонного кабеля; 4 подводные лодки; 14 тральщиков; 9 торпедных катеров; продовольствие, медикаменты и заводское оборудование на 120 000 000 фунтов стерлингов.

США – 14 795 самолетов; 7500 танков; 376 000 грузовиков; 51 000 джипов; 8000 тягачей; 35 000 мотоциклов; 8000 зенитных орудий; 132 000 пулеметов; 345 000 т взрывчатых веществ; 15 000 000 пар солдатской обуви; 2000 паровозов; 11 000 вагонов и платформ; 3 800 000 автомобильных шин; 2 000 000 км телефонного кабеля; 2 700 000 т бензина; 842 000 т различного химического сырья; продовольствие на 1,3 млрд. долларов; 96 торговых судов; 27 фрегатов; 3 ледокола; 585 охотников за подводными лодками, тральщиков и торпедных катеров, а также станки, дизель-генераторы, радиостанции, шинный завод, обмундирование, медикаменты, разного рода оборудование и запасные части.

К этому надо добавить, что по ленд-лизу было получено 70 % автомобилей, 12 % танков, 10 % самолетов (в том числе для морской авиации 29 %), использовавшихся советскими вооруженными силами.

В 1980-х годах британский морской историк Ф. Пирс написал: «История русских конвоев превратилась в живую легенду, битва в Арктическом океане стала особой войной, морским конфликтом на самой верхушке мира, до конца осознать все значение которого могли

лишь те, кто принял в нем непосредственное участие – моряки, среди которых наряду с профессионалами были бывшие финансисты и фермеры, слесари и поэты, шахтеры и фармацевты, адвокаты и верхолазы».



Митинг на английском заводе по случаю выпуска одного из танков «Валентайн», предназначенных для СССР

Памятные знаки и памятники морякам северных конвоев установлены в Мурманске, Архангельске, на Новой Земле, в Нью-Йорке, Рейкьявике, Шотландии и других городах и странах. Дожили до наших дней некоторые корабли и суда – участники событий тех лет. Проводятся экспедиции к местам ожесточенных боев и гибели кораблей и судов в Арктике. В 1995 г. была основана и до сих пор активно действует Санкт-Петербургская региональная общественная организация «Полярный конвой», объединяющая военных и торговых моряков – ветеранов Северных конвоев 1941-1945 гг., ряды которых, увы, с каждым годом редуют, а также

военных моряков других поколений, историков, художников и писателей-маринистов.

Завершить же короткий рассказ о страницах войны в Арктике, связанных с полярными конвоями, хотелось бы строками из песни петербургского барда и моряка К. И. Ривеля:

Рев самолетов, свист и вой,
И взрывов гейзерное пламя!
...Мы умирали в океане,
как наши братья под Москвой!

Источники и литература

Боевая летопись военно-морского флота, 1941–1942. М., 1992.

Братство северных конвоев. Сборник. Архангельск, 1991.

Бурков Г. Д. Война в Арктике. К 70-летию начала Великой Отечественной войны. СПб., 2011.

Доценко В. Д. Флот. Война. Победа. СПб., 1995.

Загадки ленд-лиза. М., 2000.

Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. М., 1971.

Корякин В. С. Война в Арктике 1941–1945. М., 2013.

Кузнецов Н. А. Ледокол «Красин»: славная судьба «Святогора» // Морская коллекция. 2013. № 7 (166).

Майстер Ю. Восточный фронт. Война на море 1941–1945 гг. М., 2005.

Маклин А. Корабль Его Величества «Улисс». М., 1968.

Мерт Н. А. «Красин» в боевом походе. Владивосток, 1976.

Платонов А. В. Война в арктических морях 1941–1945. Защита отечественных морских коммуникаций. СПб., 2010.

Роскилл С. Флот и война. Т. II. М., 1970.

Руге Ф. Война на море 1939–1945. М., 1957.

Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-морского флота СССР № 8. Опыт использования внешних морских коммуникаций на Северном театре (июль 1941 г. – ноябрь 1943 г.). М.-Л., 1944.

Сендик И. М. Боевые действия флотов в Арктике. М., 1966.

Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М., 1997.